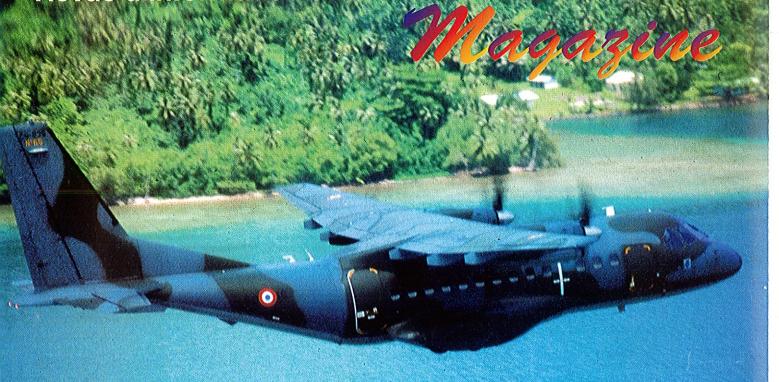
Revue d'information et de liaison de l'Aviation Civile



## Vingt ans déjà...



976 : les "Caravelle" arrivent sur le Territoire afin d'assurer le transport militaire de fret et de personnel vers les bases militaires de Moruroa et de Hao.

Baptisées TOREA, MAIRE NUI et TEVA, ces "Caravelle" ont sillonné le ciel polynésien pendant près de 20 ans.

C'est en septembre 1995 qu'a eu lieu le dernier vol : une page de l'histoire aéronautique de la Polynésie Française est désormais tournée.

Stationnées sur le parking de la Base Aérienne 190, les trois "Caravelle" attendaient un éventuel acquéreur. C'est maintenant chose faite puisque le Trésorier Payeur Général vient d'annoncer leur rachat.

Depuis l'année dernière, la desserte des bases militaires est faite avec les ATR d'Air Tahiti en ce qui concerne le personnel. Le fret est par contre acheminé par les "CASA" de fabrication hispano-indonésienne (photo de couverture) récemment arrivés sur le Territoire.



- Edito

Entretien



M. Loïc MOISAN Chef de la Division

Circulation Aérienne / Recherche et Sauvetage

Activités des services

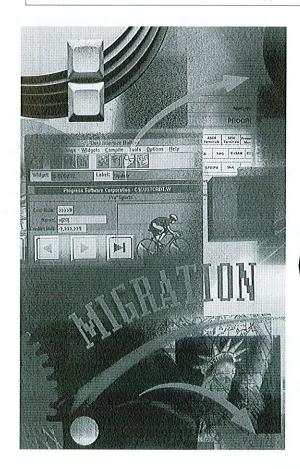
Service Administratif Service de la Navigation Aérienne Service de l'Infrastructure Aéronautique

Aérodrome

18

HUAHINE, la verte





#### **Nouvelles**

5

.

- · AIR TAHITI : une agence "api" à Bora Bora
- Un nouvel avion pour AIR MOOREA
- Alerte à la bombe
- Nouvelle identité visuelle de la DGAC
- Journées du tourisme à l'aéroport
- Nouveaux locaux pour la DCILEC
- 17 bougies pour l'aéro-club UTA
- · Compétition aéronautique à l'aéro-club Tahiti

Sport

28

Avé OTAHA NUI





**Tourisme** 

31

Des statistiques perturbées

Vie du personnel

33

Un Ingénieur Général de l'Aviation Civile en mission d'inspection en Polynésie Française

Météo

35

#### dossier du trimestre

L'informatique de gestion de l'Aviation Civile en Polynésie Française

## 

e secteur des transports aériens est un domaine en constante évolution technologique. Le Service d'Etat de l'Aviation Civile se doit d'être en phase avec cette évolution tout en intégrant les particularités propres à sa situation géographique et à son environnement économique et social. Dès 1993, une étude menée en interne mettait en évidence la nécessité de changer le système informatique de gestion. C'est dorénavant chose faite, et l'objet du dossier de ce trimestre est de faire le point sur l'opération de renouvellement de l'informatique de gestion au sein du Service d'Etat.

Dans le cadre de sa campagne de communication interne destinée à mieux faire connaître à l'ensemble du personnel les spécificités des missions assumées par les différents services, la rédaction s'est entretenue avec le chef de la division CA/SAR, Monsieur Loic MOISAN.

L'aérodrome de Huahine affiche une belle santé et il a ceci de particulier que des agents du Service d'Etat de l'Aviation Civile travaillent sur cet aérodrome territorial dont la gestion a été concédée par le Territoire à la SETIL-aéroports. Une équipe de la Maintenance Régionale de l'Aviation Civile s'y est rendue récemment afin de procéder à l'installation de nouveaux équipements de radionavigation. C'était l'occasion pour Manureva de présenter à ses lecteurs cet aérodrome, son personnel et ses équipements techniques.

En dépit des événements du mois de septembre 1995 et de leurs conséquences sur la fréquentation touristique, le trafic de l'aéroport de Tahiti-Faa'a s'est maintenu au-dessus de la barre du million de passagers (1 062 322 fin 1995 contre 1 041 604 fin 1994). Dans le même temps, le nombre de vols commerciaux a augmenté de 0,72%, passant de 36 294 à 36 558. L'embellie du mois de décembre n'a malheureusement pas empêché la compagnie nationale Air France de maintenir la suspension de sa seconde fréquence hebdomadaire Papeete/Tokyo (mise en place en avril 1995), ni les compagnies AOM et CORSAIR de supprimer quelques vols à destination de la Polynésie Française.

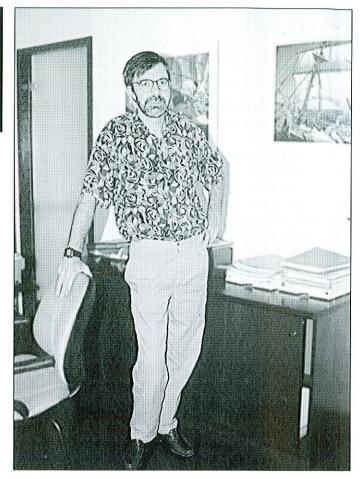
Enfin, sur le plan de la fréquentation touristique, malgré la chute brutale enregistrée au cours des quatre derniers mois, le nombre de touristes, cumulé sur les 12 mois de l'année 1995, affiche une hausse de 3,64%, passant de 166 086 à 172 129, les nuitées hôtelières ayant, quant à elles, augmenté de 9,43%. Il faut maintenant espérer qu'avec la fin des essais nucléaires et la campagne de promotion que va lancer prochainement le GIE Tourisme, en coopération avec les professionnels du tourisme sur les divers marchés émetteurs, nous allons assister au retour en masse des visiteurs japonais, allemands et italiens au cours du second semestre 1996.



## 

## M. Loic MOISAN Chef de la Division CA/SAR

M. Loic MOISAN quittera le Territoire en juillet 1996, c'est l'occasion pour Manureva de dresser le portrait de cette division et de son chef.



Vous êtes un sportif confirmé et vous participez régulièrement à des marathons. En général, quelles sont les activités extra-professionnelles qui vous passionnent ?

epuis 1990, M. Loic MOISAN est le Chef de la division Circulation Aérienne/Search And Rescue (CA/SAR). Cette division assure la gestion de la circulation aérienne et la coordination des opérations de recherche et de sauvetage. Elle est placée sous la direction du Directeur d'aérodrome dont les activités sont contrôlées par le Service de la Navigation Aérienne de l'Aviation Civile.

M. MOISAN, voudriez-vous, en quelques lignes, nous résumer votre parcours au sein de la Direction Générale de l'Aviation Civile ?

**M. MOISAN**: Issu de la promotion IEEAC 74, j'ai effectué mes premières armes à la Direction de la Navigation Aérienne de 1977 à 1982, au Bureau Réglementation.

Ma carrière en exploitation a débuté en 1982 au CRNA/Ouest où j'ai exercé successivement les fonctions de Chef de la Subdivision Études et de Chef de la Subdivision Contrôle.

En 1990, je foulai pour la première fois le sol polynésien en tant que Chef de la Division Circulation Aérienne et du SAR. M. MOISAN: Il est vrai qu'à Tahiti je me suis découvert une passion pour la course à pied d'endurance et j'ai participé ainsi à trois marathons : Moorea, Los Angeles et New-York.

Cependant, je suis attiré aussi par toutes les activités liées à la mer: la voile, la plongée et j'ai, par ailleurs, eu la chance pendant mon séjour de goûter à la pirogue en participant à Hawaiki Nui 92.

Bien évidemment, la situation de Tahiti appelle au voyage, une autre passion. Enfin, le pilotage offre des perspectives d'évasion extraordinaires en Polynésie.

En arrivant sur le Territoire, vous avez activement participé à la restructuration de votre division. En quoi consiste maintenant votre travail et quelles sont les missions du service que vous dirigez ?

M. MOISAN: Comme vous le soulignez, en arrivant à Tahiti, ma première mission a été de mettre sur pied les structures du Centre de Contrôle en regroupant les deux entités antérieures, la Tour de Contrôle et le Centre de Contrôle Régional, alors gérées par deux services différents.

Le domaine de la Division Circulation Aérienne dans cette nouvelle organisation porte sur la gestion du

trafic aérien au sein de la FIR Tahiti d'une part et sur le trafic propre à la plate-forme de Faa'a, d'autre part.

Outre la circulation aérienne, la Division CA/SAR est responsable du "Search and Rescue" (SAR), service rendu au bénéfice des aéronefs évoluant dans la FIR Tahiti. Ainsi depuis 1990, ce service a été activé cinq fois pour des opérations réelles, la plus dramatique étant le crash du DO 228 à Nuku Hiva en Avril 1991, la plus longue lors de la disparition du F152 FODNI en Avril 1992.

#### Comment est organisée votre division ?

**M. MOISAN**: L'organisation de la Division s'apparente à celle d'un Service Exploitation d'un CRNA avec trois Subdivisions : Contrôle, Instruction, Études.

Le bon fonctionnement de la Division repose sur la qualité et la cohésion des personnes qui forment cette ossature.

Le succès du basculement dans le Centre en 1992 en est l'illustration parfaite.

De la même manière, dès lors que l'effectif contrôleur multiqualifié a été suffisant, une gestion par équipes a été instaurée, déléguant ainsi vers les Chefs de Quart certaines tâches de gestion de personnel.

#### Quelles ont été, selon vous, les plus importantes réalisations de votre division ?

**M. MOISAN**: Outre la mise en place de structures nouvelles, la Division s'est attachée à entreprendre plusieurs chantiers de modernisation.

Ainsi en Mai 1994, grâce au travail important fourni par l'ensemble des personnels, un nouveau dispositif Circulation Aérienne a été mis en service pour gérer le trafic



M. MOISAN en compagnie de sa secrétaire, Mme Frida Bernière

arrivées/départs de Tahiti-Faa'a.

Au niveau international, le SEAC Polynésie Française, représenté par la Division CA/SAR, est membre du Groupe ISPACG (Informal South Pacific ATS Coordinating Group) rassemblant les services de contrôle des pays du Pacifique Sud, les Compagnies aériennes empruntant les grands axes de cette région et différents organismes de communication. Depuis sa création en 1991, ce Groupe, par sa cohésion et son originalité, va enfin concrétiser l'objet de ces travaux en révolutionnant les communications entre pilotes et contrôleurs et la surveillance du trafic océanique.

### Depuis quelques temps, votre division travaille sur le projet VIVO. Pouvez-vous nous parler de l'état d'avancement de ce projet ?

M. MOISAN: Dés le mois de janvier 1996, le projet VIVO (Visualisation des Vols Océaniques) va aborder sa deuxième phase puisque la Société THOMSON et le Service Technique de la Navigation Aérienne vont nous livrer le logiciel permettant de dialoguer avec les aéronefs par l'intermédiaire d'une station de travail, la souris remplaçant le traditionnel microphone du contrôleur.

Ensuite, la troisième phase du projet doit permettre de surveiller les avions en temps réel, leur position étant transmise au sol à intervalles rapprochés, un suivi précis et fiable de leur trajectoire permettra aux services de contrôle d'optimiser la gestion de l'espace aérien.

Pour l'instant, le travail de la Division porte surtout sur la formation des contrôleurs à ce nouveau mode de dialogue. Les premiers essais en "live" devraient intervenir la troisième semaine de Janvier 1996.

Pour 1996, la Division va aborder un nouveau projet qui consiste à créer un secteur de contrôle d'approche des Iles sous le Vent dans le Centre de Contrôle.

Un dossier important reste pour l'instant en attente d'arbitrages budgétaires à Direction de la Navigation Aérienne à Paris, celui de la visualisation des vols en zone proche de Tahiti (Iles de la Société).

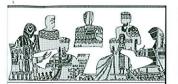
Il s'agit, en effet, de choisir entre une traditionnelle chaîne de traitement radar et les nouvelles technologies liées aux transmissions de données par liaison air/sol VHF.

#### Que souhaitez-vous ajouter en guise de conclusion à cet entretien?

M. MOISAN: En conclusion, mon séjour qui se termine en Juillet 96 a été bien rempli du point de vue professionnel et j'ai néanmoins eu le loisir de découvrir en parallèle une région magnifique et attachante.

Propos recueillis par M. Mark Brouwers

## ACTIVITES



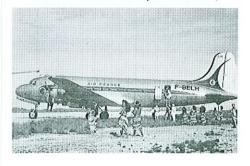
SERVICE ADMINISTRATIF

#### Informatique de gestion

e point fort du semestre est sans nul doute la validation du logiciel de gestion administrative et comptable. Le représentant de

l'Ordonnateur Principal et l'Agent Comptable Principal ont constaté que l'objectif assigné au SEAC par l'Administration Centrale est atteint. Le logiciel fonctionne et respecte les principes de la comptabilité budgétaire ainsi que celles spécifiques au BAAC. Le système est à la fois simple, convivial, souple tout en étant hautement sécurisé. Les validations prévues pour l'agent comptable secondaire viennent à point dans la chaîne de traitement. L'existence d'un traitement intégré pour les frais de déplacement a été apprécié. Quelques modifications ont cependant été souhaitées et ont été réalisées dans les semaines qui suivirent.

Après cette formalité substantielle, l'exportation vers le SEAC de Nouvelle-Calédonie peut maintenant être envisagée. Il faut souligner l'importance du facteur humain (compétence informatique) dans une opération de cette ampleur. L'application compilée est portable sur de nombreuses plates-formes, son



#### Missions en Polynésie

- Mmes Annie DAYRE et Régine JAUVERT de l'Agence Comptable du Budget Annexe de l'Aviation Civile, MM. Jean-Michel BOUR et DEBOURLE du Service des Affaires Financières de la DGAC sont venus spécialement pour la validation du logiciel de gestion gestion administrative et comptable.
- Mme Marie-Laure VAUCLIN, chargée de mission DOM-TOM s'est jointe à la mission de validation, mais s'est également intéressée aux modifications statutaires du Territoire ainsi qu' aux questions touchant aux corps des CEAPF et des ANFA. Elle a profité de son passage pour faire un tour d'horizon des dossiers en instance : route de contournement, certification...
- M. Jacques DESCHAMPS-DOUÇOT, de l'Agence Comptable du Budget Annexe de l'Aviation Civile est venu participer à la réception du module de suivi de la RSTCA.

exploitation ne requiert que très peu de ressources matérielles. Le SEAC/Polynésie poursuivra ses travaux en liaison avec le Service des Affaires Financières pour la mise en place d'une comptabilité analytique.

L'étude sur la gestion des personnels et de la paye a été lancée. Compte tenu du phasage retenu et du choix de réaliser une première analyse en interne, l'objectif est une mise en service mi-97. L'étude préalable a été bouclée en fin d'année, selon le calendrier. Une pause est cependant nécessaire, début 97 pour développer l'adaptation des programmes actuels aux besoins du Haut-Commissariat de la République.

#### Formation

En matière de formation continue, l'accent a été mis sur la préparation aux concours et notamment sur la méthodologie de la note de synthèse et la préparation à l'oral du concours de secrétaire administratif CEAPF. Une action de formation (approfondissement) au logiciel de comptabilité destinée aux utilisateurs du SEAC a été menée.

Plusieurs réunions avec les membres du groupe de travail formation du SEAC puis avec les formateurs ont permis de faire un bilan de l'activité de l'année et d'ébaucher les premières perspectives pour 1996.

Comme chaque année l'élaboration du plan de formation a nécessité un grand investissement à la fois dans le recueil des souhaits des agents, dans le chiffrage des actions et la préparation de la synthèse finale.

Le bilan global de la formation met en évidence que les agents ont participé à 106 actions de formation en 1995, dont 102 initiées par le SEAC. Ces actions de formation représentent 1072,5 journées de formation contre 1068 en 1994. La faible augmentation en 1995 du nombre de jours cumulés de formation (0,42 %) s'explique par le fait que de nombreuses actions ont été dispensées sur de courtes durées (formations techniques organisées en interne à la Division Technique ou celles relatives à la comptabilité pour l'adaptation au Budget Annexe de l'Aviation Civile assurées par le Service Administratif).

291 agents ont suivi une ou plusieurs formations contre 260 en 1994, ce qui traduit une progression de 11,92%. 124 agents ont participé au moins à une formation. 11 agents seulement n'ont pû être retenus à l'un des stages offerts.

Le nombre total de journées de formation (1072,5 jours) représente 1,46% du temps total de travail des 285 effectifs réels du SEAC, territoriaux compris, soit 3,76 jours de stages/agent contre 3,68 jours en 1994.

#### **Finances**

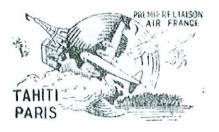
Les opérations de fin d'année sont toujours lourdes. La clôture de la gestion intervenant fin décembre, sans période complémentaire, une masse importante de factures est mandatée dans un laps de temps très court.

Il faut établir les prévisions des crédits de personnel pour l'année suivante et préparer la demande de budget de fonctionnement . Notons que pour la première fois on retrouve au sein d'un même document adressé au Service des Affaires Financières de la DGAC l'ensemble des prévisions (Navigation Aérienne, Bases Aériennes, formation...).

#### Personnels

La constitution du Comité Local d'Hygiène, Sécurité et Conditions de travail a pris plus de temps que prévu. Un projet d'arrêté a été cependant expédié par l'Administration Centrale courant décembre, le document officiel étant attendu en tout début d'année.

Une coordination avec le Service des Ressources Humaines s'est avérée nécessaire pour préparer l'affectation de VAT en fin 1995 et au titre de l'année 1996. Le dossier des ANFA, relatif au paiement



de l'indemnité de congés, a continué à mobiliser le service administratif. En fin d'année, une intervention de M. MARQUIGNY, Chef du Service des Affaires Financières, laisse présager une issue heureuse.

#### Concours

- Organisation et surveillance de l'examen de deuxième qualification TEEAC/NATA.
- Un concours de recrutement d'un agent contractuel de 4è Catégorie (spécialité dessinateur) relevant de la Convention Collective des Agents Non Fonctionnaires de l'Administration a été organisé les 22 et 23 septembre 1995. 27 candidats étaient inscrits. 5 ont été déclarés admissibles.

Le lauréat est M. Heimanarii CLARK.

•Commission des logements :

Une consultation à domicile de la commission des logements a eu lieu le 5 décembre pour attribuer un fare à M. HUET, de retour à Tahiti.

#### Comité Technique Paritaire

- Suites données aux questions évoquées lors du précédent CTP. Dans ce domaine divers points ont été abordés : le dialogue social, l'ISQ des TEEAC mutés sur des postes hors contrôle, la position de la DNA concernant le contrôle aérien sur l'aérodrome de Moorea, les congés des contrôleurs des îles, les indemnités de congés des ANFA, la création du Comité Hygiène, Sécurité et Conditions de travail, le régime indemnitaire des fonctionnaires administratifs du CEAPF et la titularisation des ANFA .
- Projet de reorganisation du SEAC/POLY-NESIE.
- Présentation du plan de formation 1996.
- Mise en place de l'»Approche controle" dans les Iles sous le Vent.
- Fonctionnement des barrières de sécurité
- Questions relatives à l'hygiène et à la sécurité du travail.
- Point sur le dossier de la route de contournement.

#### Missions hors Polynésie

- M. BOIVIN Jean-Michel, à Paris (liaison avec l'Administration Centrale).
- M. ERMACORA Yvon, à Paris (participation au forum des stages).
- Mme TCHEN LAM Manuella, à Toulouse (2ème qualification TEEAC NATA).
- M. SUREAU Laurent, à Paris (stage sûreté / Controlix 2 E).
- M. JUVENTIN Claude, à Paris/Marseille (coordination sûreté et contrôle des accès).
- M. BOURCIER Claude, à Paris/Toulouse (CTPNA/Point SIGMA - Conseil Formation Professionnelle et bilan annuel organismes CA).
- M. MOTTARD Daniel, à Nouméa (visites et réunions sûreté).
- M. YEUNG Guy, à Paris (réunion responsables DOM-TOM et liaison DGAC).
- M. AFEIAN Richard, à Paris (préparation Budget 1996 et divers).
- M. MOISAN Loïc, à Los-Angeles (Réunion ISPACG/9).
- Mme LEDOUX Christine, à Los Angeles (réunion ISPACG/9) .
- M. CLAUSTRE Georges, à Los Angeles / Meudon et Toulouse (réunion ISPACG/9 et VIVO II).



#### Division des Aérodromes Extérieurs

#### Personnel

- Planification congé et mission AFIS/SSIS.
- Suivi des divers dossiers administratifs

du Territoire.

- Prise de fonction de M. MARO (agent AFIS/SSIS Fakarava) et M. TETAUIRA (agent AFIS/SS KAUKURA).
- Préparation dossier départ à la retraite de M. ROUX.
- Relance dossier CC/5 (mi-temps à plein temps) de agents.
- Mise en place dossier de recrutement MAI ALPHONSE (agent AFIS ARUTUA).
- Concours interne chef SSIS NA/2 (Oral).
- Préparation dossier ELLACOTT.
- Synthèse des besoins en formation.
- Prise de fonction de M.MAI Noël et stage de formation (AFIS/SSIS).
- Stage méthodologie note de synthèse (COLOMBANI, HUI) et Lecture efficace (COLOMBANI).
- Stage des contrôleurs de Moorea.
- Départ à la retraite de M. TAU Hoarii.
- Convention A.C/SETIL pour la mise à disposition du personnel SETIL au profit du SSIS.

#### Circulation aérienne et Information Aéronautique

- Mise à jour des caractéristiques de piste
- Procédures de départ Raiatea et Huahine
- Réunion DEQ (mise à jour AIP).
- Cartes VAC ARUTUA, FAAITE, FAKA-RAVA.
- Dossier Manureva.
- Cartes VAC HUAHINE, RAIATEA, TAKUME, MAUPITI et UA HUKA.

#### Gestion Comptabilité

- Projet budget 1996.
- Suivi des crédits (dépenses fonctionnement



et investissement).

• Mise en place dossier appel d'offre pour la fourniture de onze véhiculles SSIS pour les aérodromes des îles.

#### SSIS

- Mission SSIS Fakarava et Kaukura (formation agents SSIS sur VIC-I).
- Visite médicale PEL/SETIL Bora pour l'aptitude au SSIS (CPS/Papeete).
- Mission SSIS à Bora Bora (formation SSIS des agents SETIL).
- Mission SSIS à Arutua (formation agent SSIS).
- Stage formation sur extincteur mobile PS 50 pour les agents d'escale Air Tahiti.
- Préparation et mission inspection extincteur mobile dans les Tuamotu Nord.
- Examen d'aptitude à la fonction SSIS de MAI Noël.
- Remise en état R9.
- Mission recyclage des agents SSIS dans les îles.
- Formation SSIS de M. MAI Noël.
- Préparation dossier sur état du SSIS des A/D territoriaux.
- Préparation budget aérodromes Etat pour 1996.
- Inventaire des besoins en matériel SSIS.
- Mission SSIS et mécanique aux Australes
- Commande, achat et expédition des pièces dans les îles.

#### **Division Technique**

#### MAINTENANCE LOCALE

#### Etudes et Exploitation Techniques

- Mise en oeuvre de la réforme des matériels avec le concours de la T.S.P. one sous-douane (côté piste).
- Reprise des réglages de la télécommande de Papara suite à des variations de niveaux

de ligne.

- Mise en service de l'émetteur 1 KW du BCT en remplacement de l'émetteur de 250W.
- Rédaction des nouvelles consignes opérationnelles pour la maintenance locale.
- Passage de l'émetteur HF «B» sur antenne Fuseau consécutivement à des problèmes de propagation.
- Pose du nouveau «relayage interface» des barrières de piste dans le cadre de la QTS de M. Phileas.
- Rétablissement des lignes fax de la Direction et du BCT.
- Mise en service d'une ligne intérieure pour le Chef SSIS.
- Intégration du panneau de synthèse des informations du localizer et du glide.
- Suppression d'anciennes têtes de câble au répartiteur avec recâblage de nouvelles barrettes.
- Programmation sur téléphone de sécurité en ultime secours autocom.
- Reprise des niveaux des télécommandes des émetteurs HF suite à des transmissions erratiques.
- Installation d'une horloge de programmation au répartiteur pour le passage de l'autocommutateur sur batteries.
- Reprise des réglages de l'alimentation AL 101 au localizer suite à une panne d'énergie.
- Mise en place du réseau téléphonique du bâtiment provisoire du SIA.
- Reprise des niveaux des télécommandes TC92 suite à des ennuis de lignes.
- Réalisation d'un report d'alarme «autonomie et absence secteur» de l'autocommutateur au bloc technique.
- Mise en place d'un nouvel aérien pour le middle marker.
- Equipement de trois véhicules en E/R 846.

#### Missions et Etudes

- Réunion au Mt Marau avec TDF et la sécurité du territoire en préalable à l'installation d'une clôture de protection devant entourer le site en entier.
- Etude de l'installation de nouveaux postes

numériques.

- Etude d'une interface Sigma/distribution horaire.
- Etude sur le PB400 destiné à réinitialiser le système pour corriger tous les aléas de fonctionnement.
- Réunion au Mt Marau avec TDF pour les travaux d'extension du bâtiment de TDF et le déplacement de nos câbles.
- Réunions avec la direction d'Air Tahiti pendant la mission de MM. Garrigues et Barbara du STNA.

#### Stages et Formation sur site

- Stage "Excel perfectionnement" pour deux IESSA et deux personnes de la centrale électrique.
- Début des cours "Chaîne VHF" à la Division Technique.
- Début des cours "IRT 1500" à la Division Technique.
- Cours sur le téléphone de sécurité CT72 aux IESSA de la Division Technique.
- Information sur la gestion de la piste à tous les IESSA par CA/SAR.
- Cours "chaîne VHF" à la Division Technique.

#### SIGMA

- Problème de saturation de la mémoire RAM sur les stations HP.
- Installations avec Bull Polynésie de la servante (disque «mirroir»).
- Rédaction des comptes-rendus d'anomalie de la version 7.2 pour le STNA/7
- Evaluation de Sigma 7.3 sur le troisième DPX de secours.

#### Centrale Electrique

• Etude du projet des nouvelles barrières



de traversée piste Faa'a.

- Mise en service du CED (avec ML et entreprises extérieures).
- Etude remplacement transformateur 1000V vers BCT pour augmentation puissance secourue.
- Mise en service nouveau réseau 1 000V vers CED et Glide.
- Câblage électrique des trois tentes de secours SSIS.
- Dossier d'étude installation nouvelles barrières de piste (Faa'a) remis au SIA.
- Modification platine balisage Bora-Bora pour commander la piste sur deux intensités.
- Mise en service balisage lumineux de Rangiroa.
- Branchement parking international sur énergie secouru.
- Préparation des travaux électriques pour déplacement tour de contrôle de Atuona.
- Dossier rénovation balisage lumineux et centrale électrique de Tubuai.
- Etude nouvelle télécommande et nouvelle télésignalisation des platines balisage sur aérodromes des îles.
- Mise en service nouveaux groupes électrogènes sur aérodromes de Rangiroa et Raiatea.
- Barrière traversée de piste Faa'a : création d'une temporisation à l'ouverture.
- PAPI solaire télécommande VHF : essais de vieillissement sur le site en télécommande 127,7 MHZ : essais concluants
- Mise en service électricité du nouveau bâtiment informatique NA3 par l'entreprise Poly.SA.

#### MAINTENANCE REGIONALE

- Réalisation de deux ensembles régulateurs solaires pour la radiobalise de Manihi.
- Refonte de la documentation relative à chaque aérodrome dans les îles.

#### MOOREA

 Démontage de deux feux trouée suite au dégagement par la DEQ des obstacles.

#### **HUAHINE**

• Installation d'un nouvel équipement VOR après modernisation des bâtiments

(station non opérationnelle suite absence de contrôle en vol due aux évènements politiques).

- Etude et réalisation du télécontrôle VOR.
- Rédaction de la notice du télécontrôle.
- La mise en service est différée dans l'attente du contrôle en vol.

#### **TIKEHAU**

• Installation d'une mini-tour (E/R VHF, E/R HF).

#### **RANGIROA**

- Maintenance annuelle VOR avant contrôle en vol.
- Installation d'une ligne téléphonique à la centrale électrique.
- Installation d'un point de mesure de vent au QFU 09.

#### **RAIATEA**

- Repositionnement des plots en béton d'ancrage du haubanage de l'antenne radiobalise.
- Maintenance radiobalise.
- Maintenance annuelle goniomètre et recalage.
- Esai de liaison Raiatea/Mt marau en VHF en vue de l'implantation d'une nouvelle antenne avancée.

#### **BORA-BORA**

Dépannage téléphone dans les logements.

#### **ATUONA**

• Réunion avec la DEQ concernant la nouvelle tour de contrôle.

#### Division des Transports Aériens

#### Statistiques/Redevances Entraînement Aérien Formation

- Elaboration des tableaux statistiques mensuels du trafic aérien à Tahiti-Faa'a.
- Edition des factures relatives aux redevances et taxes d'atterrissage, passagers, de stationnement et de balisage et la RSTCA.

- Etablissement des remboursements aux aéroclubs concernant l'entraînement aérien des agents de l'Aviation Civile. Bilan 1995. Prévisions 1996.
- Bilan de formation 1995; préparation du Budget 1996.
- Etablissement d'un dossier complet concernant les résultats de trafic de la compagnie CORSAIR à la demande de la Direction des Transports Aériens.

#### Informatique

- Démonstration du logiciel RSTCA et statistiques du Trafic Aérien, réception du logiciel " Comptabilité RSTCA " élaboré par SPIN; présentation du logiciel de facturation RSTCA sous 4D.
- Mise en place du programme de saisie du Dispatch et du BDP sous 4D; passage du traitement des statistiques de l'IN 4000 au micro 4D; présentation du logiciel 4D statistiques et redevances.
- Préparation de divers projets informatique (besoins DNA/SETIL, version de démonstration).

#### Personnel Navigant Licences-Examens

- Organisation des sessions d'examens théoriques du PN (TT, IATT, CSS, QRI et autres certificats du PNT).
- Participation du VAT au stage de maintien des compétences du PNC/Air Tahiti.
- •Contrôle des titres du PN et de leur

attestation d'aptitude, sur IW 901 et SB 510.

• Vérification du dossier professionnel (FTE, QT JAR 25) de 2 pilotes embauchés par Air Moorea.

#### Etudes et Projets divers

- Etude de fonctionnement du logiciel FOS (ATR) pour les pistes en pente (Nuku-Hiya).
- Mise en place d'un groupe de lecture pour la future règlementation JAR OPS.
- •Lecture de la règlementation aéronautique applicable aux territoires associés au Royaume-Uni (ANOTO).
- Etablissement de 3 dossiers d'infraction; survol des zones réservées à la CAM par l'hélicoptère de Greenpeace; non respect des règles de vol de 2 avions d'Air Tahiti.
- Analyse du compte-rendu de la réunion SFACT/DAC/OCV du 10/09/95.
- Analyse d'un rapport du SFACT au sujet de l'utilisation d'un monoturbine en TAP en IFR.
- Réponse du SFACT concernant le projet de modification du règlement ETOPS.
- Participation à la réunion d'information STNA/NA/Air Tahiti au sujet des GPS et équipements de calibration.
- Mise au point d'un programme de détermination du point équitemps sur routes ETOPS.
- Visite des hélisurfaces de Tahiti et Moorea.



- Etude du rapport d'inspection des pistes et lancement des calculs opérationnels.
- Analyse comparative des consignes SEAC/SFACT/Air Tahiti pour l'utilisation de Moruroa par les ATR.
- Observations au sujet des pénalisations induites par les obstacles dans la trouée Est de Raiatea.
- Analyse d'une configuration de l'aérodrome de Vahitahi (extension de la dérogation de trouée rectiligne).
- Participation à la réunion SNA/SIA au sujet des aérodromes à usage restreint
- Projet de lettre à la signature du Haut-Commissaire au sujet de l'utilisation d'une hydrosurface (Air Alizé).
- Entretien avec MM. MICHEAU et ROBERT d'Aérocarto au sujet d'un manuel d'activités particulières (photo).
- Etude du dossier de l'ANTONOV 32B de PFA.
- Etude de dossiers de défiscalisation, aspect technique.
- Réponse à M. le Procureur au sujet de dossiers multiples d'infractions aéronautiques.

#### FORMATION AERONAUTIQUE

PPA/PPH/IFR	2	BB	8
PL/MN	2	TT	8
CSS	2	ULM	3
TT/BB	3		
QRI	2		

#### Tutelles des compagnies Aviation Commerciale

- Tahiti Conquest Airlines : Etude de l'amendement au Manex au sujet de l'équipage à 2; visite de conformité du F-ODUI; convoyage du F-ODUN à l'étranger (délivrance d'un laissez-passer).
- Air Tahiti: vérification du BMJ aux manex DO228/ATR 42/ATR 72; réception de la dérogation CVR pour l'ATR 72; demande d'extension du parcours ETOPS transmise au SFACT; lancement d'un

dossier d'inspection à l'encontre d'un équipage DO228 pour une erreur de destination. Utilisation de Moruroa.

- Air Moorea : arrivée du DHC 6, F-OHJF, visite de conformité, inscription sur la liste de flotte, mise en service et immatriculation de l'appareil, entretien avec M. GUENAN pour divers dossiers liés à l'exploitation des BN2 et du Twin.
- Wan Air: étude et acceptation des manuels d'entretiens du B 200 et du B 1900 D, réservation des marques d'immatriculation du B 300 LW, F-OHRT; correspondance avec le SFACT pour l'utilisation en TAP sous CDNS.
- Tahiti Hélicoptères : approbation du LME de l'AS 350 B.
- Héli Inter Polynésie : contrôle d'exploitation de la compagnie; étude du manuel

de spécification d'entretien et prolongation de fonctionnement de l'atelier; réception de l'agrément JAR 145 de l'atelier d'entretien; visite de conformité de l'AS 355 F1, F-GFEX, étude du manex et autorisation d'exploitation en TAP, étude manex du F-GDFA, réception du manex amendé de l'AS 350 BA, F-GIHD, et approbation du MEL; dépôt d'un dossier d'activité particulière sur l'autorisation de tractage de banderoles par hélicoptère et opération de dépose du Père Noël.

•Création et mise à jour de tableaux de suivi des manex, LME et documents d'entretien

#### Aviation Générale

•Incident "feu moteur" à bord du F-OCLJ

au parking.

- •Importation d'un C 182 RG des USA pour l'aéroclub d'UTA.
- •Contrôle auprès des aéroclubs et du BDP pour la validité des licences des pilotes privés.
- PV d'infraction pour 2 TT non renouvelés.
- Avis du SEAC à la DRCL au sujet d'un contentieux SEAC/pilote privé.
- Renouvellement de l'habilitation d'instructeur ULM pour M. MEUNIER.
- Commission de discipline: infraction à l'encontre d'un pilote privé avion.

#### Missions-Visites-Réunions

- Réunion périodique GSAC/SEAC.
- Participation réunion travail avec
   M. PROVOST.

#### ACTIVITES DE L'AEROPORT DE TAHITI - FAA'A

TOUR DE CONTROLE	Corps techniques
TOOK DE CONTROLE	• Privés270
Mouvements commerciaux8018	Qualifications instructeur TT
• comprenant IFR	• Qualifications de type et classe3
Mouvements non-commerciaux9093	
• comprenant IFR482	INFORMATION AERONAUTIQUE
Total17111	Notam classe 1 série A reçus11353
Total IFR4200	Notam classe 1 série A émis69
	Notam classe 1 série C émis
Total mouvements non-commerciaux9131	Protections aéronautiques fournies770
comprenant : • Aéro-Club de Tahiti3413	Circulaires locales d'information1
• Aéro-Club UTA3019	CCIC
Aéro-Club Iles-Sous-Le-Vent6	SSIS
• Privés511	
Autres mouvements2182	• Feu extincteur4
	• Feu aéronefs0
BUREAU DE PISTE	Alerte aéronefs5
23,416 22.1012	Accident aéronefs
	Surveillance des mouvements et mise en route700
Validation de licences de personnel navigant :	Surveillance avitaillements450
, ,	Interventions diverses
• professionnelles	• Instructions12
• non-professionnelles54	Exercices nautiques ELIR 90 et canot0
Qualifications IFR professionnelles	Entraînement plongée4
• Qualifications IFR non professionnelles	• Exercices sur feu0
Qualifications instructeur PP	
Qualifications de type et classe PP6	GARAGE
	a Interventions of him less at an alatter CCIC
Effectifs des personnels navigants basés :	• Interventions véhicules et vedettes SSIS
	• Interventions sur les véhicules de liaison19
• Professionnels104	

#### Personnel

• Affectation du nouveau VAT IENAC Marc HIBERTY, en remplacement de Benoît REDER.

#### Aéroport de TAHITI-FAAA

#### DIVISION EXPLOITATION AEROPORTUAIRE

#### Etudes et Réalisations

En matière d'exploitation, l'opération «Informatisation de la Section Sol» s'est poursuivie avec notamment la mise en place d'un nouveau système NOTAM et d'un interface graphique plus convivial, d'une banque de données «Lever et

Coucher de soleil», et d'un automate d'appel ainsi que le câblage en réseau des positions BDP et BIA (secours du système NOTAM).

Cette opération a permis un gain de productivité et de qualité de service. S'agissant du fonctionnement de la Section Sol, les études portant sur son organisation ont été finalisées, la décision de classement en BRIA au niveau national n'a pas encore été prise.

En matière d'information aéronautique une étude des anomalies dans la diffusion et la mise à jour de l'AIP/Pacifique, a été entreprise. Des mises à jour de ce document ont été demandées et un groupe de travail «Organisation de l'Information aéronautique» a été créé.

Enfin des études ponctuelles ont été menées, notamment en ce qui concer-



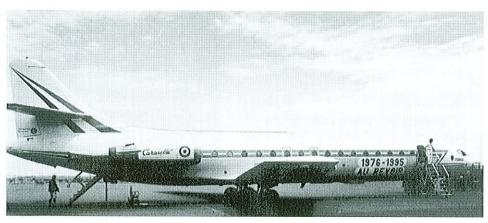
ne les nuisances sonores engendrées par les activités aéroportuaires, les servitudes aéronautiques sur le port de Papeete, et la préparation des statistiques de trafic de l'année 1995.

#### Sécurité et Sûreté

Au cours du 2è semestre 1995 un effort important a été réalisé en matière d'équipement de Sécurité. On peut citer:

#### RECAPITULATIF DU TRAFIC COMMERCIAL DE L'AERODROME DE TAHITI-FAA'A

COMPAGNIE		VOLS	PAX	TRANS	PAX+ TRANS	s.o.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	%VAF 1995/	IATION 1994
TRAFIC CON	<i>M</i> ER	CIAL INTE	RIEUR (DO	MESTIQUE)							
AIR MOOREA	Α	10408	69787	0	69787	110882	62,9	0	0	Paxt	3,8
(MOOREA)	D T	10416 20824	71255 141042	0	71255 141042	110874 221756	64,3 63,6	0	0	Fret S.O.	0 3,0
AIR MOOREA	A	853	6701	0	6701	11637	57,6	0	0	Paxt	-9,2
	D	857	6889	0	6889	11763	58,6	0	0	Fret	0
	T	1710	13590	0	13590	23400	58,1	0	0	s.o.	-20,0
AIR TAHITI	Α	5190	186672	0	186672	279323	66,8	528093	27050	Paxt	9,4
	D	5198	173980	0	173980	279776	62,2	941535	61007	Fret	13,9
	Т	10388	360652	0	360652	559099	64,5	146928	88057	s.o.	7,5
TAHITI	Α	280	1039	0	1039	2240	46,4	384	0	Paxt	15,5
CONQUEST	D	283	738	0	738	2264	32,6	320	0	Fret	0
AIRLINE	T	563	1777	0	1777	4504	39,5	704	0	S.O.	-12,4
AIR OCEANIA	Α	200	1093	0	1093	1632	67,0	47045	0	Paxt	-8,0
	D	201	855	0	855	1633	52,4	28955	0	Fret	0
	Т	401	1948	0	1948	3265	59,7	76000	0	S.O.	-24,7
AIR ALIZE	A	61	141	0	141	427	33,0	2043	0	Paxt	30,8
	D	66	152	0	152	462	32,9	0	0	Fret	0
	Т	127	293	0	293	889	33,0	2043	0	s.o.	33,5
AIR WAN	Α	10	83	0	83	190	43,7	4780	0	Paxt	0
	D	11	121	0	121	209	57,9	4396	0	Fret	0
	T	21	204	0	204	399	51,1	9176	0	s.o.	0
TOTAL	Α	17002	265516	0	265516	406331	65,3	582345	27050	Paxt	7,3
TRAFIC	D	17032	253990	0	253990	406981	62,4	975206	61007	Fret	19,9
DOMESTIQUE	T	34034	519506	0	519506	813312	63,9	1557551	88057	S.O.	5,0



- la rénovation complète du bâtiment SSIS.
- la mise en place opérationnelle de trois tentes gonflables et leur équipement en matériel d'éclairage et de prises électriques.

Il faut déplorer cependant la mise hors service définitive de la vedette de secours côtier. Son remplacement demandé pour 1996, n'a pas été pris en compte par la DNA.

#### RECAPITULATIF DU TRAFIC COMMERCIAL DE L'AERODROME DE TAHITI - FAA'A

COMPAGNIE		VOLS	PAX	TRANS	PAX+ TRANS	s.o.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	%VAF 1995/	RIATION 1994
TRAFIC CO	MMER	CIAL INTE	RNATIONA	L							
GROUPE	Α	237	63172	0	63172	96367	65,6	879213	491451	Paxt	-16,7
AIR FRANCE	D T	238 475	63606 126778	0	63606 126778	96735 193102	65,8 65,7	296068 1175281	98521 589972	Fret S.O.	-33,0 -0,2
QANTAS	A	207	22662	15320	37982	58036	65,4	766242	7158	Paxt	-4,6
	D T	207 414	22711 45373	15320 30640	38031 76013	58025 116061	65,5 65,5	36396 802638	3582 10740	Fret S.O.	20,7 7,3
AIR NEW-Z	A	263	44865	15140	60005	98712	60,8	1714299	24232	Paxt	-1,6
	D T	263 526	46374 91239	15140 30280	61514 12519	98706 197418	62,3 61,6	41146 1755445	4000 28232	Fret S.O.	4,8 0,0
LAN CHILE	A	108	13873	0	13873	20760	66.8	129800	1196	Paxt	9,1
	D T	108 216	13983 27856	0	13983 27856	20812 41572	67,2 67,0	101312 231112	837 2033	Fret S.O.	18,3 0,9
HAWAIIAN	Α	57	11072	0	11072	17531	63,2	35639	872	Paxt	-3,5
AIRLINES	D T	57 114	11485 22557	0	11485 22557	17531 35062	65,5 64,3	17034 52673	959 1831	Fret S.O.	-46,0 -1,5
AIR	Α	106	9562	0	9562	23643	40,4	382548	14957	Paxt	103,5
CALEDONIE INTL	D T	106 212	9399 18961	0	9399 18961	23534 47177	39,9 40,2	113458 496006	19145 34102	Fret S.O.	822,2 238,7
A.O.M.	A	165	40076	0	40076	53449	75,0	697638	33691	Paxt	11,9
	D T	165 330	40694 80770	0 0	40694 80770	53436 106885	76,2 75,6	68369 766007	21970 55661	Fret S.O.	1,1 12,5
TOTAL	A	1143	205282	30460	235742	368498	64,0	4605379	573557	Paxt	-3,6
REGULIER	D T	1144 2287	208252 413534	30460 60920	238712 474454	368779 737277	64,7 64,4	673783 5279162	149014 722571	Fret S.O.	1,1 4,8
TOTAL NON	Α	118	34212	0	34212	47988	71,3	515964	7357	Paxt	22,6
REGULIER	D T	119 237	34150 68362	0 0	34150 68362	48234 96222	70,8 71,0	60520 576484	2597 9954	Fret S.O.	6,7 0,6
TOTAL	A	1261	239494	30460	269954	416486	64,8	5121343	580914	Paxt	-0,8
INTERNA.	D T	1263 2524	242402 481896	30460 60920	272862 542816	417013 833499	65,4 65,1	734303 5855646	151611 732525	Fret S.O.	1,6 4,2
TOTAL TOUT	Α	18263	505010	30460	535470	822817	65,1	5703688	607964	Paxt	3,1
TRAFIC	D T	18295 36558	496392 1001402	30460 60920	526852 1062322	823994 1646811	63,9 64,5	1709509 7413197	212618 820582	Fret S.O.	5,0 4,6

En matière de sûreté le deuxième semestre a été fertile en évènements (déclenchement du plan VIGIPIRATE, organisation de l'accueil lié aux jeux du Pacifique, émeutes du 6 et 7 Septembre). Ces évènements ont nécessité une coordination des forces de l'ordre et l'application d'un certain nombre de mesures conjoncturelles renforcées.

Des actions importantes et diverses d'amélioration des dispositions sûreté ont été menées. On peut citer :

• l'édition et la diffusion du nouvel arrêté de police, la mise à jour du plan de protection des points sensibles, et l'établissement d'une charte de contrôle et gestion des accès.

Par ailleurs, l'étude de l'amélioration des équipements a été poursuivie: contrôle des bagages de soute, conditions de mise en service opérationnelle des barrières infra-rouge, aménagements divers des aérogares.

Enfin, il faut mentionner le traitement d'un appel anonyme.

#### Circulation Aérienne et Centre de Contrôle

#### Evaluation du trafic

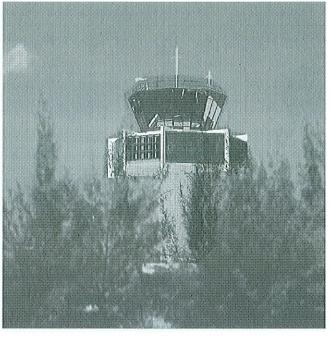
• Trafic IFR en très légère baisse suite aux évènements dans la semaine 36. Depuis on note une nette reprise à la hausse.

#### Mise en service et études diverses

SIGMA version 7-2.

#### **Etudes diverses**

ADS VHF.



- Poursuite programme VIVO Phase2.
- Dossier Approche Iles sous le vent.
- Finalisation ADS/VHF avec STNA/3.
- Ouverture aérodrome TAKUME.
- Préparation Contrôle en vol ILS.
- Etude incident circulation aérienne (Club Med 2 Qantas).
- Etude incident circulation aérienne (VTA 810-VTA 5740).
- Préparation PACMARF du 21 septembre 1995.
- Préparation recette usine VIVO 2.
- Préparation pour publication des cartes IAL avec nouveau DME d'atterrissage.
- Préparation dossiers AIRMISS en vue inspection IGACEM.
- Etude évolution VIVO 2 et SIGMA.
- Mise en place du remplacement dans le cadre de la formation des contrôleurs de MOOREA.
- Etude de faisabilité et sondage sur le contrôle d'APP des ISLV.
- Préparation ISPACG/9.
- Réalisation sondage contrôleurs sur différents futures bretelles d'accès à la piste.
- Traitement in c i d e n t VTA809 pour erreur de ter-

rain de destination.

- Préparation formation des contrôleurs au datalink.
- Préparation formation des contrôleurs au VIVO2.
- Etudes procédures ILS avec DME (PT) d'atterrissage.
- Traitement de la grève du Centre de Contrôle d'Auckland.
- Préparation "Jour le plus long" avec les aéroclubs.

#### Réunions - missions

- Réunion Chefs de Quart (05/10).
- Réunion des usagers

(13/10).

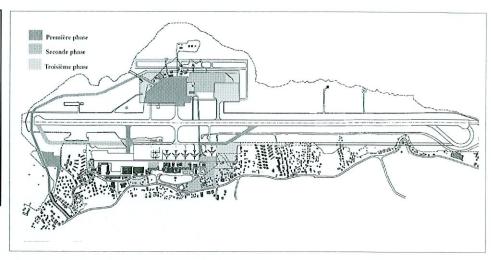
- Mission C. BOURCIER SIGMA/VIVO/CTP NA.
- Réunion ISPACG KLAX du 13 au 17/11.
- Réunion VIVO à DNA le 29/11.
- Recette usine VIVO2 THOMSON à Bagneux.
- Réunion statistique à Paris.
- Mission IGACEM au Centre de Contrôle de Tahiti-Faa'a.

#### Evènements particuliers

- Une alerte à la bombe sur AF071 le 23/10/95.
- Un incendie moteur droit sur le LAN134 le 15/12/95.







#### TRAVAUX FONCIERS

DESIGNATION	NIVEAU D'AVANCEMENT (%)	DATE D'ACHEVEMENT
TAHITI-FAA'A		
• Gestion du domaine public et privé de l'Etat		
• Prise de possession emprise nécessaire à réalisation route de		Mission permanente
contournement	10 %	Mission permanente
• Domaine public maritime attaché à route de contournement : Après production document d'arpentage, la concession maritime	50 %	11.100
concédée par arrêté du 9/3/95 sera effective.	30 %	Mai 96
• <b>Domaine public de l'Etat</b> - Entrée BA 190 : Réalisation du transfert		
dans le cadre d'un échange amiable, après production document	50 %	Mai 96
d'arpentage.		
• Quartier ROBSON - Squatter : Requête en justice, pour démolition	100 %	Janvier 96
d'une construction.	20.04	5 In 15
• Domaine privé de l'ETAT : Etude et mise en place gestion entretien VRD des lotissements privés au sein de la Cité de l'Air.	30 %	Avril 96
• Revendication de propriété - Squatter : Référé en justice pour		
expulsion - Ordonnance notifiée ; requête en appel.	50 %	Avril 96
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		744111 30
PROPRIETE DE L'ETAT EN POLYNESIE FRANCAISE		
• Recensement des propriétés de l'Etat, mise à jour du TGPE.	20 %	Mars 96
RAIATEA		
• Etude pour mise en concession d'une emprise de 4000 m2		
Etade pour mise en concession à dire emprise de 4000 m2	80 %	Janvier 96
RANGIROA		,
• AOT à durée limitée au 31/12/95 au profit de l'EDT, en cours.		
• Demande reprise AOT concédée à l'OPT par la SOCREDO :	50 %	Janvier 96
Négociations en cours.	40 %	Janvier 96
Renouvellement bail location emprise VOR.	50 %	Février 96
	30 /6	revrier 96

#### **ETUDES**

#### **DESIGNATION**

#### TAHITI-FAA'A

- Route de contournement : Etablissement avant-projet sommaire (CETE).
- Mise au point du dossier à transmettre au SBA.
- Etude de la mise à niveau du réseau téléphone de la Cité de l'Air.
- Etablissement plan informatisé de la plate-forme.
- Constitution d'un dossier environnement.
- Etude sommaire canalisation eaux usées avions.
- Etude schéma directeur (SDAN).
- Etude avant-projet bretelle Est liée au seuil décalé.
- · Modification APS sûreté.

#### RAIATEA

• Lancement d'une levé d'obstacle.

#### **MORUROA**

• Etude plan de stationnement avion.

#### RANGIROA

• Etablissement du marché rénovation de piste.

#### **METEO**

- TAKAROA: Etablissement du DCE de construction d'un logement.
- Etablissement du marché (attente ordre MTO).

#### NIVEAU D'AVANCEMENT (%)

100 %

10 %

30 %

60 % 100 %

40 %

5 %

90 % 100 %

5 %

100 %

100 %

100 %

#### DATE D'ACHEVEMENT

Décembre 95

Janvier 96

Janvier 96

Janvier 96

Décembre 95

Janvier 96

Février 96

Janvier 96 Décembre 95

Avril 96

Décembre 95

Décembre 95

Novembre 95

#### TRAVAUX - Maîtrise d'oeuvre

#### **DESIGNATION**

#### TAHITI-FAA'A

- S.N.A. Salle VIVO.
- Réaménagement SSIS 1er étage.

#### RANGIROA

Réfection de 4 logements.

#### NIVEAU D'AVANCEMENT (%)

100 % 100 %

80 %

#### DATE D'ACHEVEMENT

Terminé Terminé

Janvier 96

#### TRAVAUX DU CONCESSIONNAIRE

#### **DESIGNATION**

#### TAHITI-FAA'A

- Etage supplémentaire nouvelle restauration : travaux en cours.
- Bureaux DCILEC: travaux en cours.

#### NIVEAU D'AVANCEMENT (%)

45 %

95 %

#### DATE D'ACHEVEMENT

Juin 96 Janvier 96

# AERODROME

## HUAHINE, la verte

180 km de Tahiti, la plus proche des îles Sous-Le-Vent, Huahine, est découverte avec Raiatea-Tahaa, par

James COOK en 1769. Constituée des restes d'un volcan coupé en deux par un bras de mer, Huahine Nui la grande et Huahine Iti la petite, baignent dans le même lagon, entourées d'un même large récif portant des motu, longs îlots sableux qui sont l'ébauche d'un atoll selon l'hypothèse de la subsidence.

Les gens de Huahine furent les plus fortement opposés à la colonisation. En 1847 lorsque le protectorat français est déclaré à Tahiti, les îles Sous-Le-Vent restent indépendantes avec une forte influence anglaise. Après plus de 40 ans d'escarmouches et de négociations entre les rois et gouverneurs de Tahiti, le régent Marama signe l'institution du protectorat français. Mais ce n'est qu'en 1946 que la citoyenneté française est octroyée aux habitants. Huahine avec les sites de Fare, Maeva et Faie, est un haut-lieu de l'archéologie polynésienne.

Avec une production spécialisée dans la pastèque, le melon et la vanille, sa vocation agricole persiste. Surnommée Huahine la Verte par son côté sauvage, l'île se tourne doucement vers le tourisme dont la clé de voûte réside dans sa desserte aérienne et le développement de son aérodrome.

L'aérodrome de Huahine la

Verte affiche belle une santé, 175 0 voyageurs auront fréquenté en 1994 cette plate-forme aéroportuaire et les chiffres pour 1995 sont à peu du près



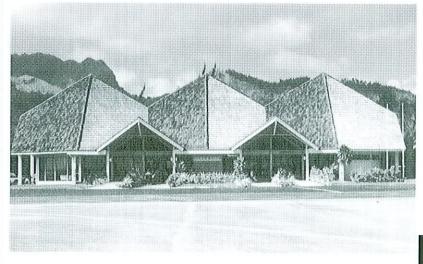
EIIII

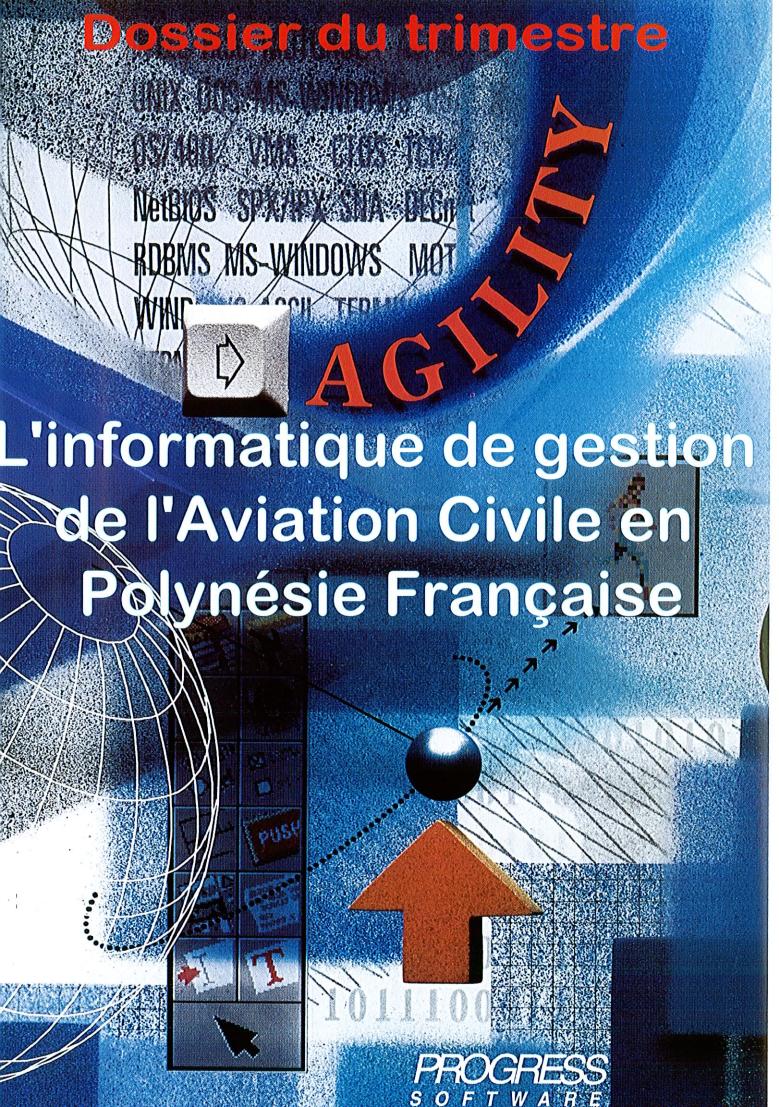
même ordre. L'aérodrome de Huahine gère en moyenne 4000 mouvements commerciaux et non commerciaux par an. Cela fait environ 7 avions par jour. Cependant, il n'en a pas toujours été ainsi.

#### HISTORIQUE DE L'AERODROME

C'est à la fin des années 50 que débute l'histoire de la desserte aérienne de l'île. En effet, dés 1959, le plan d'eau situé parallèlement à la piste actuelle est régulièrement utilisé par les Catalina du Réseau Aérien Interinsulaire. En 1964, un plan d'eau territorial de 3000 X 200 m est créé et

Un aérogare à la fois moderne et traditionnel





#### Préambule

'informatique de gestion a souvent fait figure de parent pauvre de l'administration. Pourtant, aujourd'hui, elle occupe une position stratégique car elle concerne des domaines sensibles tels que la gestion des personnels, les opérations de paye, la facturation des redevances et la comptabilité. Elle est incontournable ; grâce à elle, il sera bientôt possible de tenir une comptabilité analytique fiable, d'élaborer des tableaux de bord efficaces et des indicateurs de gestion pertinents.

Depuis une dizaine d'années déjà, le Service d'Etat de l'Aviation Civile s'est doté d'un ensemble de logiciels, pour la plupart développés en interne, qui ont permis l'automatisation de la gestion des personnels et de la comptabilité.

Le temps passant, les applications ont pris quelques rides et le Service Administratif a été contraint, pour intégrer l'évolution de la réglementation en matière de gestion financière et des personnels, d'élaborer un projet de refonte complète de l'ensemble du système.

L'enjeu était de taille : il fallait quitter un environnement familier dans lequel les informaticiens avaient acquis un solide savoir-faire pour se lancer dans le monde UNIX, s'équiper de nouveaux matériels et développer des logiciels encore plus performants. Il a donc été décidé de s'attaquer en premier lieu à la gestion comptable.

Elaboré courant 1993, le projet a été retenu par l'Administration Centrale et a pu démarrer en fin de premier trimestre 1994. En fin d'année, le pari était tenu. Validé en septembre 1995 par le Service des Affaires Financières de la DGAC et l'Agent Comptable Principal du Budget Annexe de l'Aviation Civile, il devrait être installé en Nouvelle Calédonie, courant 96.

Les terminaux de base

### Etat des lieux et contraintes

ès 1993, une étude menée au sein du SEAC mettait en évidence la nécessité de renouveler le système informatique de gestion qui était alors basé sur du matériel IN4000 de la marque SIEMENS NIXDORF INFORMATIONS SYSTEMS.

En effet, les conclusions de cette étude montrèrent, d'une part, que la gamme de matériel du type de l'IN4000 n'était plus fabriquée par SNI (qui, en outre, n'était plus représenté sur le territoire

de la Polynésie Française), et d'autre part que, conçu

selon une architecture propriétaire, l'IN4000 ne correspondait plus aux attentes en matière de performances.

Enfin, le s y s t è m e d'exploitation PICK, ne possédait pas les p r o p r i é t é s nécessaires à l'intégration de l'IN4000

au sein d'un réseau global et ne permettait pas d'envisager les développements futurs de l'informatique de gestion.

Un système informatique est amorti en cinq ans, mais cela ne signifie pas pour autant une mise hors service systématique aussitôt le cap des cinq ans franchi. En effet, il existe parfois des possibilités de mise à niveau au sein de la même ligne de produits d'un constructeur donné. Cela n'était cependant pas le cas pour l'IN4000 dont SNI proposait l'abandon pur et simple.

A l'heure du " tout réseau local ", il paraissait raisonnable d'intégrer le mini-ordinateur de gestion

dans le circuit général afin de disposer à terme d'informations sur n'importe quel poste de travail en ligne. Cela constituait donc l'un des objectifs majeurs fixés par le Comité Informatique du SEAC/PF et le manque d'ouverture du système d'exploitation PICK ne permettait pas d'envisager facilement ce genre de connexion.

La question du changement de matériel se posait donc avec plus d'insistance encore. La réécriture complète d'une grosse application

informatique en bout de course (la comptabilité et la gestion financière, logiciel spécifique de plus de dix ans d'ancienneté) a donc débuté. A l'époque, la question était de savoir s'il convenait d'entamer de tels travaux sur

un système de gestion de bases de données PICK (non relationnel). Or, tendance se

tournait plutôt vers une adoption massive par les entreprises des bases de données relationnelles. Le Service Administratif

a donc décidé l'acquisition d'une nouvelle base de données, relationnelle celle-là, la SGBD PROGRESS.



### Choix technologiques

es critères de choix d'un matériel informatique diffèrent souvent dans la forme ou dans leur pondération respectives. En ∎effet, les contextes géographique et économique changent les données. C'est pourquoi, dans le choix du matériel et de la technolgie informatique, le Service Administratif a retenu les critères suivants: la qualité du support local,

l'adaptation aux besoins et la technologie du processeur, une architecture matérielle ouverte vers les standards émergeants de l'industrie et le choix d'un grand constructeur de matériels informatiques, économiquement et réputé pour la fiabilité de ses produits.

Les problèmes de choix de systèmes informatiques ne se posent pas exactement dans les mêmes termes en Polynésie. La distance par rapport à toute source d'informations détermine souvent l'adoption de solutions bien connues localement ou très répandues.

baptisé GIBSON, met en musique les bases de données

Le serveur :

sur le Territoire mais sans support direct par une filiale de la maison-mère).

BULL maintient une structure légère de quelques agents compétents. Le SEAC/PF y a recours notamment pour des interventions sur les DPX/2 du système SIGMA et aussi pour des sessions de formation à UNIX. L'agence BULL Polynésie opère en direct pour tous les produits BULL et ZENITH DATA SYSTEM.

La société IBM, quant à elle, est organisée autrement. Il existe un bureau à Papeete en relation avec la filiale de Nouvelle-Calédonie. Sur le terrain, IBM a certifié des revendeurs qualifiés (VAR). Il en existe plusieurs selon le type de produits supportés.

En Polynésie, le marché local est clairement dominé par IBM dont les grands comptes se retrouvent, par exemple, à la SOCREDO (premier site informatique de

> Tahiti en importance), à l'Office des Postes et Télécoms (OPT), à la Caisse de Prévoyance Sociale (CPS), ou encore à l'Électricité De Tahiti (EDT) et Air Tahiti...

De plus, le SEAC/PF travaille depuis longtemps avec le groupe ISIS-SPIN qui a, depuis quelque temps, le statut de VAR IBM pour les systèmes UNIX. C'est une société d'une cinquantaine de salariés qui entretient de bons rapports avec des SSII métropolitaines, notamment ULTIMATE France pour les systèmes UNIX et PICK. Cet entreprise a fourni et a assuré la maintenance du système IN4000 et ISIS (la filiale pour le développement) a réalisé un logiciel de gestion de stocks pour la section logistique du Service de la Navigation Aérienne.

Pour l'ensemble de ces raisons, le Service Administratif a choisi IBM et la solution du partenariat avec la société ISIS-SPIN.

#### A- Les critères de choix

#### 1-La qualité du support local

Le critère de représentation locale du constructeur s'est révélé fondamental. En effet, il est indispensable de pouvoir compter à tous moments sur un support technique performant. Cela donne, sinon l'assurance d'un service continu. au moins une oreille attentive aux problèmes rencontrés.

Il fallait donc choisir un constructeur présent sous forme de filiale ou très bien représenté localement.

Les systèmes moyens n'étant malheureusement pas légion, le Service Administratif devait effectuer son choix parmi deux sociétés seulement: BULL et IBM (d'autres marques comme H.P., SUN ou NCR sont utilisées



<u>2-L'adaptation aux besoins et la technologie du processeur.</u>

Les exigences pour un serveur central de gestion sont la sécurité, la fiabilité et la

disponibilité.

La structure légère du SEAC/PF ne permettait pas de choisir un système trop complexe à gérer, elle cherchait avant tout un système qui p u i s s e évoluer en fonction de s e s besoins.

Parler de la technologie informatique est un exercice difficile tant les progrès sont fulgurants en la matière. Le rythme de

renouvellement des gammes s'accélère sans cesse. Les annonces se succèdent à une cadence très rapide.

L'objectif de la Cellule Informatique n'était donc pas de trouver le matériel idéal (qui n'existe pas) mais de se rapprocher le plus possible des standards (de fait) de l'industrie de façon à se ménager une certaine compatibilité et des possibilités d'évolution.

Dans les unités centrales, deux grandes catégories de processeurs s'opposent aujourd'hui : les composants

CISC (Complex Instruction Set Computing) qui équipent la plupart des micro-ordinateurs et les puces électroniques RISC (Reduced Instruction Set Computing).

En outre, la technologie POWER d'IBM semble nourrir beaucoup d'espérance. Les constructeurs nationaux BULL et THOMSON l'ont adoptée. D'autres suivent.

En conséquence le Service
Administratif du SEAC/PF s'est
orienté vers une solution à base
de processeurs RISC de
technologie POWER (IBM).

Dans le créneau des serveurs

Dans le créneau des serveurs de bases de données sous UNIX, on trouve les gammes IBM RISC system/6000 et BULL DPX/20.

Enfin avec le constructeur APPLE, le POWER PC remporte depuis peu un franc succès dans la gamme des stations de travail économiques. Les choix faits par le Service Administratif permettront donc à terme de gérer au SEAC/PF (Bureautique MACINTOSH) un parc homogène de machines avec le même processeur de base.

#### 3- La qualité du constructeur et une architecture matérielle ouverte

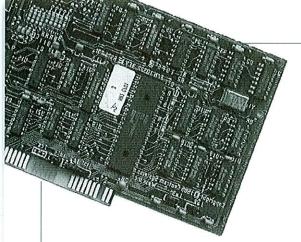
Une architecture matérielle ouverte vers les standards émergeants de l'industrie et le choix d'un grand constructeur de matériels informatiques, solide économiquement et réputé pour la fiabilité de ses produits sont aussi des critères déterminants dans la mise en

informatique.

Aussi, afin de pérenniser des







achats portant sur des dizaines de milliers de FF, il paraissait souhaitable de choisir un constructeur possedant des atouts économiques sérieux pour quelques années au moins (la disparition soudaine de certaines grandes sociétés, telles IN2 ou GOUPIL, a par le passé posé des problèmes).

#### B-Le système d'exploitation

Il fallait alors choisir un système d'exploitation stable, fiable, performant, non propriétaire, ouvert et portable sur un grand nombre de plates-formes matériel (micro/mini).

Dans ce domaine, le système d'exploitation UNIX s'est progressivement imposé comme un standard de fait pour les mini-ordinateurs multipostes et multitâches. En Polynésie, il est vraisemblablement le plus répandu.

#### 1- Le système UNIX.

UNIX offre un niveau d'indépendance par rapport au matériel très élevé. C'est un système d'exploitation dit ouvert. La marque UNIX relève désormais du domaine public. C'est-à-dire que ses évolutions ne dépendent pas exclusivement d'un constructeur informatique. Elles doivent être conformes aux recommandations du groupe X/OPEN (nouveau détenteur du label) regroupant des utilisateurs.

Les développeurs de logiciels sous UNIX se réfèrent au guide de portabilité XPG. Des interfaces de programmation connues sous le nom de spec1170 constituent aujourd'hui une garantie de portabilité de la plupart des futures applications.

Le système UNIX possède des qualités intrinsèques intéressantes. En effet, très orienté vers la communication, il peut intégrer tous les protocoles nécessaires au fonctionnement en réseau hétérogène. De plus, l'offre de solutions en progiciels est en train de croître considérablement. Enfin, UNIX propose une interface graphique basée sur X/WINDOWS (MOTIF par exemple).

Le système UNIX a été choisi par le STNA ul'application SIGMA installée à Tahiti-Faaa. Une gestion optimisée de la formation des IESSA et des informaticiens à UNIX a déjà débuté.

#### 2- Le système AIX version 3.2.

L'UNIX implanté sur les machines RS/6000 d'IBM et DPX/20 de BULL est AIX dans sa version 3.2.5. Une étude datant de 1993 (D.H. Brown Associates) propose une classification de 19 systèmes d'exploitation par rapport à leur conformité aux standards dans les huit domaines suivants:

- Noyau système d'exploitation,
- Langages de programmation,
- Environnements graphiques,
- Communications,
- Environnements distribué,
- Interface utilisateur,
- Gestion de système et Transactionnel

Parmi les 19 systèmes d'exploitation majeurs du marché, IBM AIX 3.2 se classe deuxième avec un score de 90%. Il permet une gestion par menu (SMIT) ainsi qu'une gestion dynamique de l'espace disque en opération (partitions miroir, journalisation). De plus, une extension dynamique du noyau et

An integrated set of programming solutions designed to enhance software developmen in the open systems environment

Software Development Solutions for

AIX. Version 4.1

l'ajout ou la suppression de ressource en opération sont possibles.



IBM.



La salle système



## e moteur : la base de données relationnelle PROGRES

医胆甾属医胃的

4Gt

Data Dictionary

DataServer Architecture

Computing Infrastructure

7

C

Other Data

Manager

V

3)

PROGRESS

'est tout naturellement que le novau dur du Service Administratif s'est tourné, dans un premier temps, vers une solution ORACLE qui domine largement le marché UNIX et qui est utilisé par SIGMA.

Dans sa version 7, le SDA PROGRESS fournit un ensemble intégré d'outils graphiques permettant d'augmenter la productivité lors du développement, de la mise au point et de la maintenance des applications.

Cependant, une évaluation avancée du produit sous la forme d'un stage

d'initiation a permis, dès la fin 1993, de mettre en valeur deux points principaux qui jouent malheureusement en sa défaveur. D'une part, la nécessité de posséder une très solide compétence ORACLE pour l'administration et les développements (or, il n'existe pas de support local performant et le SEAC ne dispose pas de ressources suffisantes pour tout faire en

interne). D'autre part, coûts en exploitation qui sont quatre fois supérieurs à ceux que l'on peut trouver chez les concurrents.

Cette base de données est d'une portabilité facile et ne nécessite qu'un Mo de RAM par utilisateur.

> Développement complet

Déploiement ouvert et flexible

A cela s'ajoute un prix d'achat élevé en relation avec sa place de numéro un sur le marché des Bases de Données.

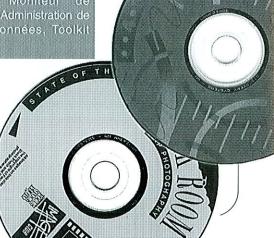
Enfin, le point de la compétence est capital. En effet, en matière de développement, la bonne maîtrise des produits en interne est un facteur favorisant la souplesse et la réactivité. Pour cela, il est très important pour les petites structures comme le SEAC de posséder des outils simples d'emploi mais également de pouvoir compter sur des partenaires locaux.

C'est pourquoi la solution PROGRESS a été retenue. En effet, outre l'argument central de la facilité d'utilisation, PROGRESS est bien connu en Polynésie. Plus qu'un système de gestion de base de données relationnelles, PROGRESS est un environnement complet de développement.

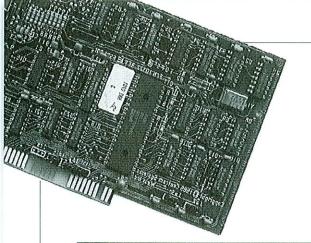
#### Les outils de la SGBD PROGRESS:

Debugger d'applications. traduction des messages d'une application, PROGRESS RESULTS (outil simple de





#### dossier



#### Interview de M. Freddy Cowan, responsable système (informations techniques)

MANUREVA - M. COWAN, cela fait maintenant plus d'un an que vous exploitez un nouveau système informatique. Pouvez-vous nous expliquer simplement les raisons de la migration du matériel ancien vers une plate-forme UNIX?

F. COWAN: Elles sont nombreuses mais si je devais en retenir une seule, je dirais que pour mettre en place un serveur de bases de données performant dans une entreprise de la dimension du SEAC/PF, le choix d'UNIX apparaissait comme le plus pertinent. En effet, ce système d'exploitation a été choisi entre autres pour ses qualités intrinsèques, sa diffusion mondiale ainsi que pour son ouverture vers les standards émergeants de l'industrie. Dès lors, la solution matérielle coulait de source. Les serveurs les plus répandus à Tahiti sont de type IBM rs6000 avec processeur POWER RISC.

#### MANUREVA -Quels ont été les points forts de l'opération?

F. COWAN: Il n'y a eu que des points forts ou plutôt chauds si i'ose m'exprimer ainsi. Songez un peu, il a fallu mener de front plusieurs chantiers, construire une deuxième salle informatique, choisir et installer un réseau performant, mettre en oeuvre les nouvelles machines, les exploiter avec un système que l'on découvrait, administrer une base de données relationnelle (PROGRESS) et réceptionner la toute récente application de comptabilité. Comme si cela ne suffisait pas, il fallut dans le même temps faire évoluer l'application actuelle de la paye sous PICK pour tenir compte par exemple des textes

sur la NBI. Néanmoins, l'angoisse personnelle la plus forte fut celle occasionnée par l'installation du réseau local. Ne possédant pas toutes les compétences en la matière, je n'en maîtrisais pas toutes les facettes (TCP/IP, ETHERNET 10base T, TELNET, NFS, la fibre optique...). A ce sujet, je saisis l'occasion qui m'est donnée pour rendre hommage au travail accompli par les deux Volontaires de l'Aide Technique, David PAQUET et Yves CONREUX, chacun dans son domaine respectif.

#### **MANUREVA - Pourquoi PROGRESS?**

F. COWAN: Votre question appelle une réponse en deux volets. Le premier volet concerne l'opportunité de la réécriture totale des applications. Il a été décidé de la lancer avec le double souci de s'adapter aux règles de gestion qui ont beaucoup évoluées (la comptabilité était vieille de 15 ans et l'application de la paye est maintenant âgée de 7 ans) et de travailler sur les domaines non encore informatisés. Tout cela avec des outils modernes et puissants. D'où la réflexion sur l'adoption ou non d'une nouvelle base de données qui constitue le deuxième volet de la réponse. Sans nier les réalités du marché (ORACLE numéro 1 mondial sur UNIX avec environ 40% du marché), il été tenu compte des spécificités locales. En effet, s'agissant des bases de données (produit stratégique), le support d'une société de services se révèle indispensable et constituait donc le critère dominant. Le système homogène de développement et les coûts relatifs du produit ont été tout aussi

déterminants. Je précise qu'à l'époque des choix, aucune recommandation écrite de la DGAC n'existait pour l'informatique de

MANUREVA - Avec le recul, comment jugez-vous nouvelles installations?

F. COWAN: "(...) je ne regrette rien" (E. PIAF). Plus sérieusement, j'estime que les bases techniques sont saines et les performances au rendez-vous. Les bénéfices se récolteront très prochainement. Il a fallu bien des fois convaincre, expliquer, monter des dossiers mais les faits sont là : dans leur majorité, les choix furent validés par notre administration centrale. J'en éprouve une grande satisfaction et je l'avoue une certaine fierté. Cependant, beaucoup reste à réaliser.

#### MANUREVA -Justement l'avenir technique, c'est quoi?

F. COWAN: L'avenir immédiat, pour ma part, est d'abord de mener à bien les études sur la nouvelle application de gestion des ressources humaines et de traitement de la paye. Techniquement, des choses intéressantes comme le mode clientserveur, les interfaces graphiques et le développement en langage objet sont à l'ordre du jour. Ensuite, Il y a

tout ce qui concerne l'administration des systèmes, du parc informatique et du réseau. On peut évoquer le passage à une Bureautique intégrée aux applications stratégiques grâce aux logiciels dit de 'groupware'. Enfin, il semble essentiel de faire un peu d'informatique décisionnelle en mettant en place des outils d'infocentre à destination des décideurs. Tout cela ne peut évidemment pas s'envisager sans une politique volontariste du SEAC en matière de ressources humaines affectées au développement informatique. Pour demain, je fais partie de ceux, insularité oblige, qui situent l'enjeu dans la maîtrise de toutes les technologies qui gravitent autour du réseau des réseaux: 'INTERNET'. Pour l'heure, il faut " (...) cultiver notre jardin (...)" (Voltaire).

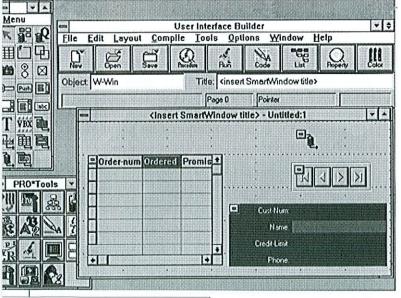


## L'application comptable : le logiciel MOANA

n service depuis une douzaine d'années, le logiciel de comptabilité ne correspondait plus totalement aux besoins exprimés. Elaboré dans le cadre du budget, il a malgré tout tourné sous le BANA et réussi à accueillir le tout nouveau BAAC, mais il devenait cependant de plus en plus difficile à maintenir. Il a donc été décidé de le repenser et de s'inspirer d'un système qui avait fait ses preuves en le modernisant et en l'améliorant, notamment dans le domaine de l'ergonomie et dans celui de l'interface homme-machine.

#### A- Description du logiciel.

C'est un logiciel intégrant toutes les phases et tous les acteurs comptables, à savoir : les utilisateurs comptables, l'ordonnateur et le comptable secondaire. Son principe est de ne jamais recommencer une saisie, mais d'enrichir



Un outil de développement puissant

celles qui ont déjà été faites par les uns pour

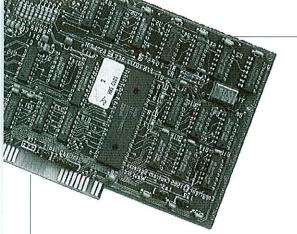
pouvoir les situer par rapport aux autres.

#### Les acteurs de la comptabilité et leur rôle:

- Un utilisateur comptable est un agent qui reçoit de l'ordonnateur des crédits qui définiront les limites financières de ses actions. Il peut répartir ces crédits entre d'autres utilisateurs d'un niveau inférieur. Il a deux fonctions essentielles :
- Il doit engager les dépenses, et se voit par conséquent définir un domaine d'action. Il peut agir pour l'ensemble de son service, ou au contraire pour une partie de son service, mais dans la limite de l'enveloppe qui lui a été affectée.
- Il doit liquider les factures, c'est-à-dire certifier le service fait ou le matériel livré. Une fois que cela est fait, il transmet ses factures dûment complétées à l'ordonnateur.
- L'ordonnateur est l'agent par lequel tout commence et tout finit. Il met en place les crédits qui lui sont envoyés par l'Administration Centrale, et les répartit entre les utilisateurs comptables. Lorsque ceux-ci ont certifié leurs factures, c'est lui qui procédera à la vérification des pièces et à leur ordonnancement. Le principe étant de ne jamais recommencer une saisie faite par un acteur d'un autre niveau, les écritures sont donc simplement complétées et validées, ce qui fait gagner un temps très appréciable.



#### dossier



Affichage à l'écran du logiciel de comptabilité MOANA

L'environnement du logiciel MOANA comprend 10 possibilités de menus offertes en permanence aux utilisateurs, deux types de messageries (automatiques et personnelles) et une ergonomie des écrans de saisie et de consultation permettant une compréhension rapide et une utilisation agréable.

#### B - Principes de fonctionnement.

#### 1-La souplesse de la mise en place

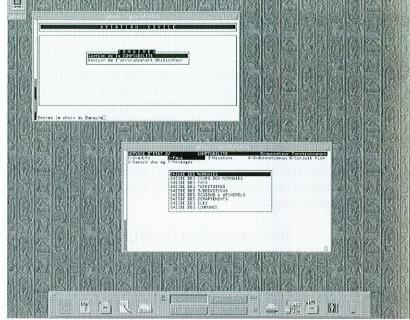
Le système est bâti de façon à ce que chacun des acteurs de la comptabilité ait des attributions clairement identifiées, alors que dans le même temps les procédures (programmes) sont classées par niveau d'accès. La confrontation entre les acteurs et les procédures détermine donc l'étendue des droits d'utilisation. Les droits ainsi définis peuvent être modifiés à tout moment par des procédures simples tandis que la

sécurité est assurée par plusieurs niveaux de protection.



La comptabilité est destinée à de nombreux utilisateurs appartenant à des services différents, et à des degrés de confidentialité différents. Il s'agit donc de faire en sorte que chacun puisse travailler sans crainte de voir sa gestion étalée au grand jour par des personnes mal intentionnées. Ceci est rendu possible par un système de hiérarchisation des tâches et des fonctions, et par l'application

L'unité de stockage du serveur est sécurisée : elle fonctionne en mode RAID 5 et permet le remplacement à chaud des disques



généralisée des accès descendants.

#### 3-L'intégration des procédures

Le logiciel de comptabilité intègre dans sa nouvelle formule les diverses procédures, celles réservées aux programmeurs (1), ainsi que les procédures de saisie des fichiers de base (2), les procédures de saisie et d'exploitation de la comptabilité (3) et les procédures de calcul des frais de mission (4).

- -(1) Certaines procédures sont considérées comme très sensibles et ne peuvent donc être attribuées qu'à des agents ayant un niveau d'accès le plus élevé possible. Il s'agit en particulier de l'attribution des mots de passe, ou de l'enregistrement des procédures dans des menus.
- -(2) Tous les fichiers de base sont mis à jour par l'ordonnateur car ils sont très sensibles. C'est par exemple le cas des fichiers fournisseurs, ou des banques.
- -(3) Il s'agit là de toutes les procédures utilisées dans le cadre normal d'enregistrement des engagements, des liquidations de dépenses et de leur ordonnancement. La plus grosse masse des procédures appartient à cette catégorie.
- -(4) Ces procédures n'ont pas été incluses dans le module précédent, car elles font appel à la fois à des tables de comptabilité et à des tables concernant le personnel. Les procédures de calcul de frais de mission permettent, non seulement de calculer les frais de mission, mais intègrent ces calculs dans la comptabilité.



#### 4-L'import de la paye

La paye et la gestion du personnel continuent pour quelques mois encore à être traités sur l'ancien ordinateur, jusqu'à ce que les nouvelles procédures soient mises au point. Pendant ce temps, il est nécessaire de procéder à un import des résultats de la paye pour mettre à jour la comptabilité et pour que le comptable secondaire puisse procéder au paiement par une procédure automatique.



La commission de validation du système informatique de gestion et comptabilité de l'Aviation Civile en Polynésie Française

## Interview de Mme Sylviane THEVENEAU, Agent Comptable Secondaire (l'aspect utilisateur)

Manureva - Mme Théveneau, en tant qu'Agent Comptable Secondaire de Polynésie, vous êtes directement concernée par le nouveau système informatique dans son application comptabilité.

S.T.- En effet, je suis directement impliquée dans ce logiciel de comptabilité car il est en fait la suite logique du travail de l'ordonnateur. En effet, il intègre le travail de chacun des acteurs de la comptabilité. L'avantage d'un tel système réside donc dans le fait que le comptable, au lieu d'avoir à ressaisir les informations, travaille avec un système de validation des données transmises directement par l'ordonnateur.

#### Manureva - Concrètement, que vous apporte ce nouveau logiciel?

ST - En fait, ce logiciel constitue un progrès certain. En effet, il établit un rapport étroit Ordonnateur/Comptable et la seule validation des données par le comptable simplifie la tâche et réduit considérablement les risques d'erreurs. Le système précédent, mis en place par le service administratif, fonctionnait bien. Il a cependant un peu veilli mais son élaboration "artisanale" lui conférait une certaine souplesse que je retrouve dans le nouveau logiciel. Le but recherché étant le mandatement, c'est-à-dire le paiement des factures, je n'ai plus qu'à vérifier et valider s'il le faut.

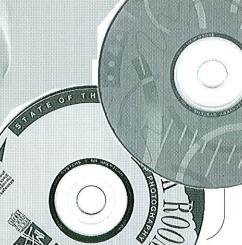
Ce système de validation est donc beaucoup plus fiable et me permet un meilleur suivi dans le sens où je peux interroger la base de données. La tenue de la comptabilité s'en trouve donc facilitée et les écritures comptables sont devenues quasi-automatiques. J'ai des opérations budgétaires, les comptes de contrepartie et, à partir du moment où je valide les mandats, mes virements se font automatiquement. Un tri se fait alors par créancier, ce qui me donne les totaux, je peux donc faire des vérifications papiers que je transmets aux

créanciers, pour moi cela ne peut être qu'appréciable.

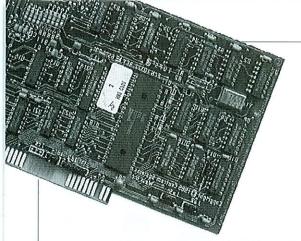
#### Manureva - A votre avis, Mme Théveneau, ce système est-il satisfaisant?

ST - Oui, pour l'instant, c'est ce qui se fait de mieux dans ce domaine. Ce système a de plus le mérite d'être simple, clair et d'une utilisation facile nécessitant une formation légère. Le seul regret que je pourrais formuler est qu'il ne permet pas encore les virements magnétiques, comme cela se fait en métropole. Cela viendra, c'est sûr, l'étude est en cours...









#### C - Une autre application: la RSTCA.

Cette application est destinée à intégrer dans la comptabilité du comptable secondaire les Recettes pour Services Terminaux de la Circulation Aérienne (RSTCA) de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Pour la Polynésie, il s'agit en fait de l'essentiel des recettes recouvrées par le Budget Annexe de l'Aviation Civile (BAAC).

La RSTCA est calculée à partir du recensement des vols enregistrés par le Service de

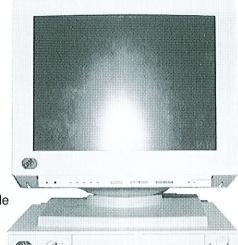
la Navigation Aérienne. Compte tenu des caractéristiques de l'aéronef et du coût unitaire, le SEAC facture aux compagnies aériennes l'utilisation des moyens aéronautiques utilisés.

Le logiciel est en fait la partie comptable de ce processus, car le calcul luimême est fait par le Service de la Navigation Aérienne, puis les données comptables sont importées dans la base de données PROGRESS. A partir de là, le comptable secondaire gère ces données, c'est-à-dire enregistre qu'il les paiements, applique des majorations en cas de retard, puis des intérêts, et tout ceci

génère des écritures dans la comptabilité telle qu'elle a été définie dans l'application de comptabilité.

L'originalité de ce produit est qu'il est convivial, facile d'utilisation, et en même temps suffisamment puissant pour intéresser fortement le comptable principal.





#### Station UNIX:

Les logiciels sont tout d'abord développés sur une station de ce type. Ils y sont testés avant leur mise en service

#### Interview de M. Jean-Jacques LEGUILLOU, Chef de projet comptabilité (le partenariat et le logiciel de comptabilité)

Manureva - Jean-Jacques Le Guillou (JJL), vous êtes à l'origine de la création du logiciel de comptabilité actuellement en service en Polynésie, et qui sera prochainement implanté en Nouvelle Calédonie ; pourriez-vous vous présenter ?

JJL - Je suis entré à l'Aviation Civile le 1er janvier 1973 comme chef du bureau comptabilité au service administratif du SEAC Polynésie. J'a,i à ce titre, pu connaître tous les rouages de l'administration et les règles de la comptabilité publique, tant du côté ordonnateur que du côté comptable et j'ai surtout eu la chance de travailler avec des chefs de service qui m'ont fait confiance. Au départ, je n'étais pas du tout informaticien, mais par la force des choses, j'ai dû en côtoyer. La curiosité a fait le reste.

#### Manureva - Vous êtes ce qu'on appelle un self-made-man?

JJL - Dans le domaine informatique, oui, tout à fait. J'ai d'abord réalisé, sur plusieurs années il est vrai, un logiciel qui tournait sur une base PICK, puis, le logiciel étant arrivé au terme de sa vie, j'ai réalisé l'analyse d'un nouveau logiciel qui a été mis en oeuvre par une société de service. J'y ai mis toute mon expérience: comptable, informatique, organisationnelle. Lorsque je l'ai conçu, j'ai apporté mon expérience d'usager, ce qui explique que le produit soit bien perçu par les utilisateurs

#### Manureva - Quels sont les moyens humains qui ont été utilisés?

JJL - C'est le travail de deux équipes : l'une à l'Aviation Civile, et l'autre dans la société de service : la Société Polynésienne d'INformatique (SPIN).

A l'Aviation Civile, il y a deux personnes spécialisées dans l'informatique de gestion, et deux jeunes Volontaires de l'Aide Technique qui effectuent leur service national. Il existe dans cette équipe un très grand enthousiasme, et une volonté de faire beaucoup malgré le peu de moyens dont nous disposons. Tout le monde s'est impliqué à fond dans ce projet un peu fou.

Dans la société de service, une équipe constituée d'un analyste chef de projet et de deux programmeurs. Pour eux aussi, c'était un pari fou : réaliser un logiciel qui serait par la suite utilisé dans plusieurs sites paraissait complètement hors de portée, mais quoi de plus motivant?

Je crois que cette histoire est surtout celle d'une passion

commune. C'est aussi la preuve que le savoir-faire n'existe pas seulement dans les grandes métropoles.

Manureva - Voici déjà un an que le nouveau logiciel de comptabilité est en service. C'est la fin d'une grande aventure. Qu'est-ce que cela vous a apporté ?

JJL - Tout d'abord, l'aventure n'est pas terminée, car quelques points restent encore à peaufiner, et des compléments sont toujours demandés comme par exemple la mise en place d'un tableau de bord, ou des états complémentaires pour les utilisateurs, des contrôles pour l'ordonnateur et

le comptable secondaire, etc. Un logiciel envergure de cette entraîne obligatoirement des besoins nouveaux qui ne sont pas toujours exprimés au moment de l'analyse.

Et puis il reste à implanter ce logiciel en Nouvelle Calédonie. Le logiciel en lui-même ne devrait pas poser trop de problèmes, mais il faudra mettre en service la machine, mettre en place tous les fichiers de base, former les utilisateurs et régler le problème de la télémaintenance. Beaucoup de travail en perspective.

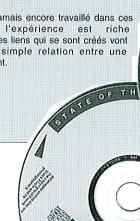
Si je dois maintenant dire ce que cela m'a apporté, je crois que c'est tout d'abord la satisfaction de voir que l'administration centrale nous a fait confiance pour mener à bien ce gros projet. Lors de leur mission de validation, Mme DAYRE, Comptable principal, et M. BOUR, Ordonnateur principal, ont porté sur le produit des appréciations très flatteuses, et il est certain que cela fait chaud au coeur après une année de travail acharné.

#### Manureva - Et le travail en partenariat?

JJL - Là aussi, cela a été une aventure passionnante. J'ai travaillé avec une équipe très dynamique et très réceptive. Tout n'a pas toujours été rose, et bien des nuits ont été passées dans un sommeil agité, mais au bout du compte, il y a eu une espèce d'osmose qui a permis à la société de service

de s'imprégner des règles de la comptabilité publique, et à moi-même d'acquérir quelques bases de programmation dans le langage PROGRESS.

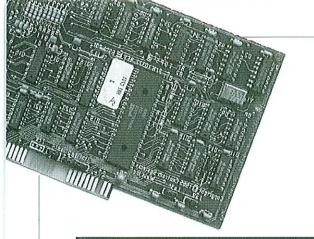
Je n'avais jamais encore travaillé dans ces conditions, et l'expérience est riche d'enseignements. Les liens qui se sont créés vont plus loin qu'une simple relation entre une entreprise et un client.











#### Interview de M. Jean-Claude CAMOIN, Chef du Service Administratif (déroulement du projet)

Manureva - M Camoin, en qualité de chef du Service Administratif vous supervisez le renouvellement de l'informatique des applicatifs de gestion, que se passe-t-il en marge d'un tel projet?

JC CAMOIN - En fait, la première étape d'un projet de ce type se situe au niveau de son élaboration et de sa faisabilité. C'est une étape qui paraît en général couler de source car, d'un point de vue strictement technique, beaucoup de choses peuvent être élaborées. Cependant, en ce qui nous

concernait, faire passer une telle idée auprès de l'Administration Centrale alors que nous nous situions en marge des standards de l'Aviation Civile n'était pas chose évidente et a demandé beaucoup de tractations. Une fois que la faisabilité de notre projet était établie, nous avions besoin d'un accord de principe et du financement.

Dans la conduite de ce projet, le SEAC/PF a joué le rôle de site pilote. Il a donc fallu, dans un premier temps, convaincre la DNA que nous pouvions apporter quelque chose de positif dans le domaine de la gestion. A l'époque, Gilles Marquigny, Adjoint au Directeur de la Navigation Aérienne chargé des finances, a vite réagi et a donné son accord de principe. Cela signifiait pour nous que la DGAC était prête à financer l'acquisition de la machine. La réalisation du travail logiciel nécessitait une équipe mixte et nous avons décidé de développer l'opération en interne avec l'aide de la société ISIS-SPIN qui était la plus à même sur le Territoire de nous apporter un support de valeur.

M.Marquigny a appuyé notre démarche auprès de la sous-direction des Finances de l'ex-DRHAF pour faire financer le logiciel.

Toutes ces négociations avec l'Administration Centrale ont nécessité beaucoup de temps et, une fois le financement arrivé, il fallait faire vite. Nous avons eu un début de financement au début

du mois de juin 1994 et il a fallu mener la réalisation du projet sur les 6 mois suivants. C'était un véritable challenge qui nous était imposé.

Nous nous étions fixé le début d'année budgétaire 1995 pour démarrer, ce qui a été fait. Pari tenu. Afin d'accueillir et d'implanter un tel matériel, il nous a fallu procéder, en parallèle, à la rénovation de la salle informatique. Ensuite, nous avons rendu compte à l'Administration Centrale de la réalisation de nos objectifs.

Enfin, une fois le système mis en route, il fallait vérifier que tout fonctionnait bien. En bonne entente avec la comptable secondaire, nous avons donc pu éliminer toutes les petites erreurs de jeunesse du système.

Il ne restait plus qu'à valider l'ensemble. Ceci a été fait début octobre 1995, date à laquelle nous avons reçu le représentant de l'Ordonnateur et la Comptable Principale du Budget Annexe. C'était un moment attendu et redouté. Cela voulait dire que la DGAC reconnaissait l'existence et la parfaite orthodoxie du système; il est bon de savoir que nous ne négligions pas, et loin de là, les règles de comptabilité publique. Cette validation était aussi la sanction-récompense du travail entrepris et nous donnait surtout la possibilité d'exporter notre produit en Nouvelle-Calédonie. C'était l'un des objectifs premiers du projet et les économies d'échelle qui pouvaient résulter de l'exportation de notre produit avaient été l'un des atouts majeurs qui avait, je crois, séduit M Marquigny à l'époque.

#### Manureva - Qu'en est-il aujourd'hui?

JC CAMOIN - Aujourd'hui, cela se passe beaucoup mieux que prévu

puisque l'on sait que le système sera implanté en Nouvelle-Calédonie en 1996 et, peut-être à l'île de la Réunion en 1997.

Cette phase de validation ayant eu lieu, cela a montré que nous étions capable de mener la totalité d'un tel projet en interne, en gardant la maîtrise de l'instrument, et de développer un savoirfaire que nous allons maintenant mettre au service de la gestion des personnels et de la paye pour lesquels nous avons obtenu les autorisations de financement et qui devrait être achevée mi-97.

Nous avons eu la visite en début d'année 1996 de M. Marquigny qui nous a assuré de son soutien et a été favorablement impressionné par le logiciel mis en place, tant pour la comptabilité que pour la RSTCA. Il nous a, en outre, incité à développer le module de comptabilité analytique. Cette année, il va donc falloir mettre les bouchées doubles car nous devrons également mener de front les nouvelles applications de gestion des personnels et de la paye.

Manureva - Que retirez-vous de la gestion d'un tel projet en matière d'expérience administrative?

JC CAMOIN - L'objectif tel qu'il était affiché, en interne comme en externe, était un objectif purement matériel. Il y avait une tâche à accomplir, elle a été accomplie; il fallait renouveler un logiciel

complexe et vieillissant, cela a été fait et bien fait. Nous avons réussi à élaborer un produit efficace, convivial et sécurisé. C'était donc l'objectif direct, celui qui se voit: la comptabilité fonctionne. Cependant, il y avait un second objectif, plus important encore je crois, c'est celui de la dynamique de groupe. En effet, ce projet a fédéré nos informaticiens, les administratifs chargé de la comptabilité et la Comptable Secondaire. Cela a donc fait naître un esprit d'équipe ; ces personnels savent maintenant travailler et développer des tas de choses ensemble, le but étant qu'ils se sentent bien à leur place. C'est chose faite maintenant. La même dynamique sera mise au service de la gestion de la paye et des personnels.



#### Conclusion

e nouvel applicatif comptable représente la première phase de la rénovation de l'ensemble de l'informatique de gestion. C'était un premier pas capital puisqu'il nécessitait un investissement en matériel et en temps considérable. Aujourd'hui, le Service Administratif est équipé d'une nouvelle salle informatique et de matériel performant. Le travail est cependant loin d'être terminé. Dès 1996 en effet, la comptabilité se verra adjoindre un module analytique.

Dans le domaine de la gestion des personnels et de la paye, l'informatisation est en cours. L'étude préalable vient d'être réalisée. Le Service des Affaires Financières de la DGAC a décidé de soutenir notre projet. L'analyse et le développement du logiciel vont donc pouvoir commencer dans les semaines à venir avec pour objectif une mise en service en milieu d'année 97.

Notons encore que le Service d'Etat a proposé au Haut-Commissariat de la République de l'accompagner dans sa démarche d'informatisation de la paye. La coopération se traduira dans un premier temps par l'adaptation de l'applicatif existant et par l'hébergement de la base de données à l'Aviation Civile.



#### La cellule informatique : (de g. à d.) M. Jean Claude CAMOIN, M. Yves CONREUX, M. Freddy COWAN, M. Jean Jacques LE GUILLOU, M. David PAQUET.





## C E G E L E C POLYNESIE

#### ÉTUDES. RÉALISATIONS. MAINTENANCE. DÉPANNAGES

ÉLECTRICITÉ GÉNÉRALE (industrie-bâtiment) - CENTRALES RÉSEAUX DE DISTRIBUTION - CANALISATIONS PLOMBERIE - SANITAIRE - TÉLÉPHONE - SONORISATION VIDÉO - CONDITIONNEMENT D'AIR.

FLUIDES MÉDICAUX - CHAMBRES FROIDES ASCENSEURS - ÉQUIPEMENTS DE CUISINE - BOBINAGE CABLAGE - MAINTENACE INFORMATIQUE - DÉTECTION INTRUSION - DÉTECTION INCENDIE.

MÉCANIQUE DIESEL - TOLERIES - CHAUDRONNERIE STATIONS D'ÉPURATION - STATIONS DE POMPAGE ÉNERGIES NOUVELLES - CONSTRUCTIONS ET RÉPARATIONS NAVALES.



Quelle que soit l'importance du projet, quelle que soit l'application, CEGELEC POLYNÉSIE offre une gamme complète d'interventions dans chaque domaine de ses compétences : - conception et étude d'exé-

- cution réalisation,
- mise en service entretien,maintenance et exploitation.







Pour les projets nécessitant un potentiel humain ou un appui technique complémentaire, les équipes basées en Polynésie disposent pour la satisfaction de leurs clients de tous les moyens du groupe international CEGELEC.



couche de roulement d'accrochage en émulsion acide d'une épaisseur de 5 cm et en 1979, l'exploitation de l'aérodrome de Huahine est concédée à

la Société d'Équipement de Tahiti et des Iles (Sétil).

En 1989, face l'augmentation de trafic actuel et à venir, il convenait de prendre certaines dispositions permettant d'offrir aux usagers des installations plus adaptées, c'est pourquoi l'aérogare fut reconstruite. La recherche de l'intégration de ces installations dans le paysage de Huahine a conduit les techniciens à retenir un parti architectural s'inspirant de la construction polynésienne traditionnelle, une large part étant faite à l'utilisation des matériaux locaux dans la construction et la décoration.

LE PERSONNEL

L'aérodrome de Huahine fonctionne dans un contexte tout particulier, en effet, des personnels de l'État appartenant à l'Aviation Civile travaillent sur cet aérodrome territorial dont la gestion a été concédée à la Sétil-Aéroports par le Territoire.

A Huahine, les personnels de l'Aviation Civile comprennent deux

AMARU (TEEAC/P - Chef d'aérodrome) et Gilles FULLER (TEEAC/N - Contrôleur local de la circulation aérienne) habitant tous deux sur l'aéroport dans des logements de fonction. Il y a aussi trois agent SSIS: Jean-

TEEAC:

Marc CHONG (CC4), Alfred LEMAIRE (CC5), tous deux pompiers et Ioane MOULOU (CC5), pompier-mécanicien.

Michel AMARU est chargé du commandement et de la gestion de l'aérodrome. Il assure également la fonction de contrôleur local de la circulation aérienne. Il doit, entre autres attributions, superviser les services de la circulation aérienne et assurer la gestion technique et administrative du personnel.

Gilles FULLER assure la fonction de contrôleur local de la circulation aérienne, il doit effectuer un contrôle des pénétrations des personnes, véhicules et animaux sur les aires de manoeuvre. Il veille au bon fonctionnement des installations et assure l'intérim du Chef d'aérodrome en l'absence du titulaire.

Les trois agents SSIS doivent veiller à la vérification et à l'entretien du matériel. Ils effectuent toutes les réparations ponctuelles de nature mécanique ou électrique et aident à la surveillance de l'aire de mouvement.

Par ailleurs, le personnel de la Sétil-Aéroports est composé du responsable, Charles FAAHU, et de deux femmes de ménage: Mmes Manuela MAIHOTA et Rose TEINITAPUNUI.

C'est en 1971 que la première piste d'atterrissage est construite à Huahine. En bordure du récif frangeant, elle fait 800 m de long sur 20 de large et un aérodrome d'intérêt territorial est ouvert à la CAP par arrêté du 30 mars. La piste, dont le support est formé d'une dalle corallienne surmonté d'un remblai sableux, est allongée en juillet 1972 pour atteindre 1500 X 30 m afin de permettre la mise en exploitation des F-27 d'Air Polynésie. Le plan d'eau est alors fermé par arrêté du 21 juillet de la même année. Une aérogare ainsi que deux logements seront construits en 1976. En 1978, la

piste de Huahine se voit dotée d'une

ouvert à la CAP par arrêté du 8 février.



Le personnel de l'aérodrome



Le véhicule de lutte-incendie prêt à intervenir...

Enfin, une équipe de neuf personnes assure la représentation locale de la compagnie, il s'agit du responsable Jean-Marc LISENG et des agents Moea BUTEAU, Marc CHAN, Steve COLOMBANI, Yvonne CORDIN, Félix RUA, Mélanie TAEREA, René TISSERON et Dorita VAIHO.

#### FICHE TECHNIQUE DE L'AERODROME

#### Personnels:

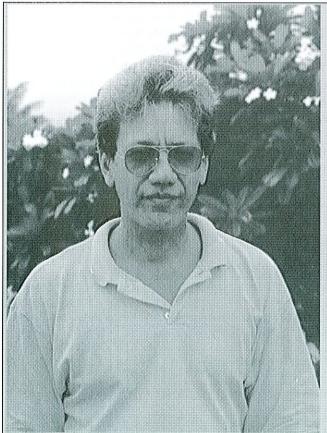
- 1 TEEAC/P : Chef d'aérodrome
- 1 TEEAC/N : Contrôleur local
- 2 CC/5 : Pompiers
- 1 CC/3 : Pompiermécanicien

#### Équipements :

- 1 centrale électrique avec une "lister" de 28,5 KVA- 220/380 V-60 HZ
- 1 radiobalise 345 Khz, type T 260 de 25 W, alimentation 24 V continu, situé contre le logement N°1
- 1 VOR HHN 112,7 Mhz, installé en 1977, situé à 350 m du seuil 25 dans l'axe de piste. Alimenté

en 48 V par deux jeux de batteries de 24 él. étanches de 2V/250, placées dans une armoire. 1 alim chargeur Thomson ALC 101 48 V, 2 climatiseurs, cellule élévatrice 220/1000 V dans la salle technique, cellule abaisseuse 1000/220V au VOR, récepteur de contrôle FC 680 à la tour avec antenne polarisée horizontale, platine de télésurveillance par LED à la tour.

- Installation prévue d'un DME en 1996, à ce jour seule l'antenne est en place.
- 2 véhicules incendie type VIM-1 (2400 l d'eau- SIDES) et VIC-1/R (150 kg de poudre et 150 kg de mousse).
- 1 voiture de liaison Renault Express
- Balisage lumineux, PAPI et feux à éclats.



#### M. MICHEL AMARU, Chef de l'aérodrome de HUAHINE-Fare :

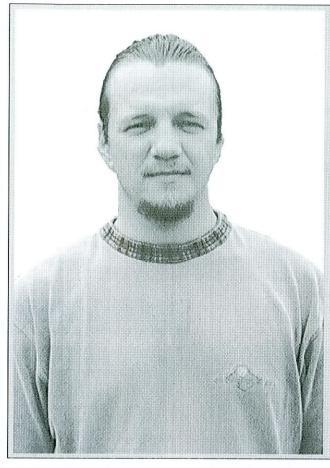
"J'ai intégré le Service d'Etat de l'Aviation Civile le 6 janvier 1975, en tant que Technicien de la Navigation Aérienne. Formé pour travailler dans les îles, on nous a enseigné la mécanique, le Service Sécurité Incendie Sauvetage et l'électronique. Plus tard, j'ai été affecté en tant qu'adjoint au commandant de l'aérodrome de Rangiroa, qui est d'ailleurs parti assez vite, et je me suis donc retrouvé commandant d'un aérodrome à 21 ans (!), avec une équipe de 5 personnes à encadrer . A l'époque, la vie était dure sur ces atolls car il n'y avait rien, et j'y suis resté pratiquement 4 ans....

Cela fait maintenant deux ans et demi que je suis affecté à Huahine en qualité de chef d'aérodrome, je dois donc faire attention à ce qu'il n'y ait pas de problème de fonctionnement à tout point de vue : contrôle, SSIS, maintenance; je dois savoir détecter et réparer toutes les petites pannes courantes. Nous gérons environ 7 avions par jour et fonctionnons pratiquement 24h/24h. Nous avons bien évidemment des horaires d'ouverture et de fermeture de l'aérodrome qui sont

établis en fonction des vols d'Air Tahiti. En moyenne, les horaires sont : 7h/12h-15h/19h. Cependant, nous sommes astreints à ne pas nous éloigner, notamment pour faire face aux évacuations sanitaires vers Raiatea ou Papeete, sachant que Huahine ne dispose pas d'installations hospitalières d'urgence. Les aménagements du temps de travail s'effectuent en 2/2/3, à titre d'exemple, je travaille lundi et mardi, mon collègue travaille mercredi et jeudi et je reprends vendredi, samedi et dimanche. La semaine suivante, c'est l'inverse.

De plus, il faut savoir être bon gestionnaire car j'ai aussi du travail administratif à faire et je dois veiller à ménager les susceptibilités des agents qui sont sous mes ordrestout en contrôlant leur travail. Ils ont tous des tâches bien définies qu'ils réalisent quotidiennement.

A l'avenir, je pense que le trafic va encore augmenter. Huahine est une île superbe, dotée de magnifiques plages, de sites naturels magnifiques encore vierges. Elle a, de toute évidence, un cachet spécial; c'est sauvage et il faut en profiter pendant qu'il en est temps..."



# M. GILLES FULLER, contrôleur de l'aérodrome de HUAHINE-Fare :

"Je suis contrôleur local de la circulation aérienne à Huahine depuis septembre 1989 lorsque j'ai été affecté à ma sortie de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile. Cela fait donc 6 ans que je suis ici et je m'y plaîs. En fait, je suis originaire de Huahine, j'y ai mes amis et je peux en outre pratiquer mon sport favori : le surf.

J'habite dans un logement de fonction accolé à la tour. Cette dernière est situé juste à côté de l'aérogare et sa position, décalée au seuil 07, nous pose parfois des problèmes de visibilité. En effet, nous devons rester vigilants face aux personnes (pêcheurs) ou animaux qui pourraient inopinément traverser la piste. Heureusement, nous sommes aidés dans cette tâche de surveillance par les pompiers de l'aérodrome.

L'entretien des installations de l'aérodrome est du ressort du Service de l'Equipement Territorial et ses interventions sont plus rapides car il est basé sur l'île ce qui est un avantage certain.

Nous avons à gérer une moyenne de 4000 mouvements par an; cependant, du fait des évacuations sanitaires (en moyenne il y en a deux par mois) et que Huahine est le premier aérodrome de dégagement pour Air Tahiti en cas de problème de vol ou de mauvais temps, nous faisons face très souvent à un surcroît d'activité. C'est pourquoi Michel AMARU et moi-même pensons qu'un troisième contrôleur serait le bienvenu malgré certains problèmes induits : construction d'un troisième logement, aménagement des horaires de travail ...

Au niveau des aides lumineuses à l'atterrissage, le balisage de la piste a été refait à neuf à cause du cyclone WASA en 1990 et nous disposons au seuil 07 d'un indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI) ainsi que des feux à éclats.

Après le cyclone, pour protéger la piste des vagues, un enrochement de deux mètres de haut a été construit le long de la piste côté océan qui a eu pour effet de supprimer le prolongement d'arrêt au seuil 07 et d'imposer des restrictions au niveau de la charge utile des avions.

Le principal problème auquel nous avons à faire face en permanence est le bruit. En effet, la tour, les logements de fonction et l'aérogare sont tous situés dans la zone de bruit que font les ATR qui, en attente pour le débarquement et l'embarquement des passagers, laissent un moteur en marche. Peut-être, et je l'espère, bénéficierons-nous à l'avenir des résultats de la recherche en matière de lutte contre le bruit..."

# MONTAGE DE L'ANTENNE VOR/DME

Fin août 1995, une équipe de 4 personnes de la Maintenance Régionale, accompagnée de deux missionnaires du Service Technique de la Navigation Aérienne (STNA) de Paris, s'est rendue sur l'aérodrome de HUAHINE. Le but de cette mission



Les deux missionnaires du STNA

était la phase finale du montage de l'antenne VOR/DME (Radiophare Omnidirectionnel VHF / Dispositif de mesure de distance). Pendant quatre jours, Manureva a suivi cette équipe, ambiance et impressions...

Supervisée par Michel BENOIT et Agnès BAUDRY, les deux missionnaires du STNA (3-RV) de Paris, cette mission devait permettre à l'équipe de la Maintenance Régionale de monter une nouvelle antenne qui doit servir à la fois au VOR, déjà en place, et au futur DME dont l'électronique sera installée en 1996.

Tôt le matin du premier jour, après avoir réceptionné le matériel, nous embarquons tous dans les voitures et nous dirigeons en bout de piste, quelque 1800 mètres plus loin afin de rejoindre le VOR. Situé à

350m du seuil 25 dans l'axe de piste, le VOR se définit en fait comme une balise de ralliement servant à guider les avions. Sur place, un ouvrier de la CEGELEC nous attend. Nous discutons avec lui et il nous apprend qu'il est présent sur le site depuis déjà un mois et qu'il a repeint et remis à neuf le "Shelter", autrement dit le local technique. Il va rester quelques jours de plus et participer aux différents réglages électriques.

Il faudra plusieurs voyages pour acheminer en voiture tout le matériel vers le local technique. L'antenne VOR est fixée sur la partie supérieure du Shelter qui est, en fait, une petite construction cubique de trois au quatre mètres de côté permettant de contenir et d'abriter l'ensemble des équipements électriques et électroniques,



nécessaires au fonctionnement du VOR. Cet endroit sera pour nous notre lieu de travail pendant quatre jours au moins.

Après avoir passé la matinée à effectuer les premiers repérages, nous décidons d'aller déjeuner au village Fare, dans un petit snack en bordure de mer. Ce n'est pas pour autant que le travail s'arrête. En effet, lors du repas, les conversations vont bon train et aboutissent finalement, alors que l'on nous sert le café, à la mise au point du planning des opérations. L'après-midi, le travail peut donc reprendre et, alors que certains procèdent aux travaux de câblage à l'intérieur du local technique, les autres déballent le matériel de contrôle des instruments commencent à l'installer dans le shelter. Situé en bout de piste, ce local bénéficie évidemment d'une zone dégagée de tous obstacles. Le temps est au beau fixe, il fait très chaud et il n'y a pas d'ombre possible. Cependant, à l'intérieur du shelter, il règne un froid polaire; deux climatiseurs fonctionnent en relais afin d'éviter que le matériel électrique ne subisse de détérioration due à la chaleur.

Tandis que la course du soleil s'achève doucement sur l'horizon

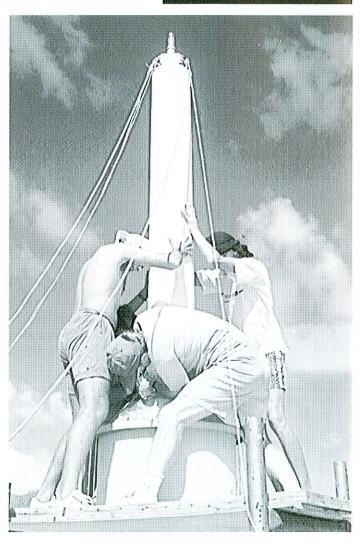
bleuté de l'océan, la nuit qui arrive donne le signal de l'arrêt des opérations. Toute l'équipe regagne alors son lieu d'hébergement afin de goûter à un repos bien mérité.

Il aura fallu pas moins de quatre jours pour procéder à l'installation du matériel électronique, la nouvelle antenne, aux réglages aux différents contrôles. Et alors que le gros de la troupe s'en est allé rejoindre la "Grande île " de Tahiti, deux membres de l'équipe sont restés pour assurer derniers réglages et attendre le contrôle en vol. En effet, une Caravelle de l'armée de l'Air, équipée spécialement pour ce genre de tâche, devait décoller de Tahiti le mardi suivant: certainement l'un des derniers vols pour ce type d'appareil (dont l'exploitation a été arrêtée depuis). Manureva était inscrit

sur la liste limitée des passagers admis à bord.

Malheureusement, alors que nous nous préparions à embarquer à bord de cette Caravelle, la piste de l'aéroport de Tahiti-Faa'a fut occupée par des grévistes et des manifestants. Nous assistions, impuissants, aux prémices des évènements des 6 et 7 septembre 1995 qui ont marqué les esprits de tous ici. Le contrôle en vol n'a donc pas eu lieu en septembre...

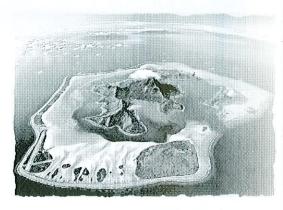
Montage de la nouvelle antenne du VOR/DME



# 多当づ当ろうのと

# AIR TAHITI : une agence "API" à Bora Bora

La compagnie locale Air Tahiti a récemment inauguré une toute nouvelle agence à Bora-Bora. Située à proximité du quai des navettes, face à la mairie de Vaitape, les nouveaux locaux d'Air Tahiti n'ont heureusement rien de commun avec l'ancienne pièce exigue où s'efforçait de travailler, toujours avec le sourire, le personnel d'Air Tahiti.



Stanley ELLACOT, responsable d'Air Tahiti à Bora-Bora, a prononcé le traditionnel discours

de bienvenue et d'inauguration en présence de diverses personnalités du Territoire telles Gaston Tong Sang, Maire de Bora-Bora et Ministre de l'Equipement ou de Mate Galenon Président du GIE Tourisme et Directeur Général d'Air Tahiti. Il a notamment rappelé l'historique de cette petite compagnie qui en 1950 acheminait en hydravion les passagers internationaux entre Bora-Bora et Tahiti et qui est aujourd'hui devenue la plus grande entreprise privée de Polynésie Française.

Anciennement appelée Air Polynésie, la compagnie locale est devenue Air Tahiti en 1987, mais dès 1985, le capital d'Air Polynésie, détenu en majorité par UTA, a été ouvert à des établissements financiers, aux sociétés locales et aux petits porteurs.

Aujourd'hui, Air France, qui a absorbé UTA ne représente plus que 7,5 % du capital, le personnel de la compagnie 15%, le Territoire 19%, les établissements bancaires 24%, la plus grosse part restant aux petits porteurs locaux avec 34,5%.

La compagnie Air Moorea, filiale d'Air Tahiti, a pris récemment livraison d'un nouvel appareil pour effectuer la liaison entre Tahiti et l'îlesoeur. Il s'agit d'un "Twin Otter" capable de transporter le "Twin Otter" a atterri à l'aéroport de Tahiti-Faa'a où il

Parti de Miami avec aux commandes Dennis CRAIG un californien, et Lisa ANDERSON, copilote hawaïenne, le "Twin Otter" DHC-6300 est arrivé à Tahiti au début du mois d'octobre 1995. Il a fallu à l'équipage pas moins d'une cinquantaine d'heures de vol, quatre escales et un réservoir supplémentaire de 3750 litres pour parcourir la distance qui les séparait de Tahiti.

Après un vol sans problème,

# Un nouvel avion pour AIR MOOREA

l'aéroport de Tahiti-Faa'a où il est venu renforcer la flotte de la compagnie Air Moorea qui est désormais composée de six bimoteurs,



deux "Twin Otter" et quatre "Britten Norman".

Ce deuxième "Twin Otter" d'Air Moorea a été construit en 1974

par la firme De Havilland. Il a appartenu à une compagnie américaine, Sun Air, spécialisée dans les voyages sur les Caraïbes. Les moteurs de Pratt & Whittney PT6 ainsi que les hélices ont été remis à neuf pour la circonstance.

Mis en service après les formalités administratives requises, ce nouvel appareil permet donc à Air Moorea de répondre efficacement à la demande croissante de voyageurs souhaitant se rendre à Moorea sans forcément passer par Papeete.

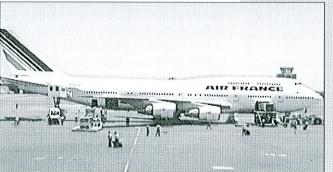
# Alerte à la bombe

Le 23 octobre dernier au matin, peu après son décollage de l'aéroport de Tahiti-Faa'a, le vol Air France 071 à destination de Paris a dû faire demitour en raison d'une alerte à la bombe. Après avoir dégazé son carburant dans l'atmosphère pour raisons de sécurité, il s'est posé de nouveau à Tahiti pour que les forces de l'ordre puissent procéder aux vérifications d'usage.

peine cinq minutes après le décollage du B747 d'Air France à destination de Paris, un message d'alerte à la bombe parvenait à l'agence Air France de Papeete. La direction locale de la compagnie nationale a immédiatement pris les mesures d'urgence qui s'imposaient. L'appareil qui se trouvait alors dans les parages de Rangiroa a donc fait demitour et dégazé une partie de son carburant dans l'atmosphère avant de venir se poser sur la piste de l'Aéroport de Tahiti-Faa'a.

Une fois sur place, les forces de l'ordre ont procédé dans le calme au débarquement des passagers qui se sont rendus dans la salle d'embarquement internationale. Les soutes de l'avion furent complètement vidées et le fret fit l'objet d'une fouille longue et minutieuse par les forces de l'ordre.

Ensuite, aux alentours de 13h30, les passagers ont à nouveau embarqué dans le B747 qui avait été amené à proximité de l'aérogare. Ce n'est qu'une fois les réservoirs remplis de carburant que l'appareil a redécollé en direction de Paris via Los Angeles.



Les mécanismes de sûreté aérienne et aéroportuaire sur l'aérodrome de Tahiti-Faa'a

Les acteurs du dispositif de sûreté

Selon les directives du Bureau de la Sûreté du Service des Bases Aérienne (SBA) de la DGAC à Paris, le Directeur de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a doit assurer la mise en place et la coordination des mesures de sûreté. Il est cependant de la responsabilité du Haut-Commissaire de la République, garant de la sécurité et du maintien de l'ordre public, de veiller au respect des normes et procédures édictées par l'Administration Centrale. L'exercice de ces compétences sur le terrain s'organise de deux façons :

Certains organes ont directement la charge du contrôle et leur rôle de surveillance constante est primordial, c'est le cas:

- de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens (BGTA) qui veille à la sécurité des passagers, des avions et des installations de l'aéroport grâce à une permanence assurée 24h/24;

- du Service des Douanes qui contrôle la sûreté au niveau des bagages de soute et du fret, notamment à l'aide de détecteurs à rayons X;

- de la Direction du Contrôle de l'Immigration et de l'Emploi Clandestin (DCILEC, anciennement PAF) qui assure l'inspection des passagers et des bagages à main ainsi que le contrôle de la circulation des personnes aux frontières.

D'autres acteurs vont tenir compte des contraintes de sûreté liées à l'exploitation de l'aéroport, à

l'aménagement des locaux et aux diverses installations de la zone aéroportuaire. Il s'agit de la Sétil, société concessionnaire de l'exploitation de l'aéroport, et du Service de l'Infrastructure Aéronautique.

Sûreté et Surveillance

Améliorer la sûreté, c'est augmenter la surveillance. C'est pourquoi il est prévu de mettre en place sur l'aérodrome de Tahiti-Faa'a, dès 1996, un système automatisé de contrôle des accès permettant de limiter au minimum la circulation des personnes dans les zones d'accès réservées. Mise au point par le SBA à Paris, cette méthode repose sur le principe de la sectorisation. Il s'agira de définir quatre secteurs de sûreté -avions, bagages, fret et passagers- auxquels seront associés des badges spécifiques contrôlables par des lecteurs reliés à un système de surveillance centralisé.



# Nouvelle identité visuelle de la D.G.A.C.

Depuis le 1er janvier 1996, la Direction Générale de l'Aviation Civile dispose d'une nouvelle identité visuelle (logo) à l'allure plus moderne, signe de l'évolution de cette institution.

# Historique du logo de la DGAC

ans les années 60, l'Aviation Civile, rattachée au Ministère des Transports, arborait un logo dont la composition, les initiales A et C imbriquées sur fond d'ailes symbolisées, évoquait très fortement les médailles militaires.



1960...

C'est au début des années 1976 qu'apparut pour la première fois dans la revue *France transports Aviation Civile* un nouveau logo dans lequel les lettres a et c, figuraient un oiseau en vol sur fond bleu. Ce logo a été surnommé la "cocotte".

# Pourquoi avoir changé de logo?

Changer de logotype est une

décision importante qui s'impose pour renforcer l'identité de la DGAC. Depuis la naissance de la "cocotte", il y a vingt ans, on note d'année en année, des déclinaisons plus ou moins fantaisistes du logo. Or, l'expérience le montre, l'impact d'un logo dépend souvent de la maîtrise de son utilisation et de son caractère répétitif. La déclinaison visuelle "anarchique" génère la confusion et empêche la DGAC de valoriser son image et sa notoriété.



1976...

# Pourquoi choisir un logo proche du précédent?

Le logo, créé dans les années 1970, a vieilli graphiquement, comme un vêtement peut paraître démodé après quelques années. Il paraissait alors important de moderniser sa présentation et de le faire évoluer dans un univers graphique plus actuel. Il n'a pas été souhaitable de modifier fondamentalement le logo pour deux raisons principales :

- pour respecter les souhaits du personnel qui s'est, tout au long de ces années, approprié la "cocotte" et y reste très attaché;
- pour s'appuyer sur les composantes d'image du logo (évocation de l'univers de l'espace aérien et de l'aéronautique) et sur sa forte spécificité.

D'autres entreprises avant la DGAC, et non des moindres, ont opté pour une modernisation de leur logo tout en conservant sa forme initiale : Shell et sa coquille qui existe depuis le début du siècle, Renault et son losange qui, depuis 1925, a subi près d'une dizaine de "lifting".

# Le dessin du symbole

Le symbole représente un oiseau en vol, dessiné comme l'ancien, à partir des deux lettres a et c, sigle de "aviation civile". La forme du symbole est l'aboutissement d'un dessin, recherche d'équilibre et de finesse qui lui donne son élégance.



1996

# Journées du tourisme à l'aéroport

C'est à la fin du mois de septembre 1995, à l'occasion des "Journées du Tourisme", que nous avons pu voir l'aéroport de Tahiti-Faa'a se transformer et revêtir ses plus belles parures de fêtes.

ous les guichets sans exception avaient été décorés par les employés, les divers comptoirs s'étaient transformés en cascades de fleurs et de verdure. Des fleurs, des "pareo" multicolores et des "tifaifai" traditionnels recouvraient les derniers vestiges des événements qui avaient bouleversés l'aéroport en ce début de mois. Ainsi, tout avait été fait pour que la plate-forme aéroportuaire de Tahiti-Faaa offre un visage plus accueillant pour les touristes tant à leur arrivée qu'à leur départ.

Diverses animations musicales eurent lieu dans les halls d'Air Tahiti, d'Air Moorea ainsi que dans les halls des arrivées et départs

internationaux. Les hôtesses de la Sétil-Aéroports ont distribué des fleurs de tiare à l'arrivée des vols internationaux.

"Vingt ans au service du tourisme", tel était le thème retenu cette année par l'organisation mondiale du tourisme et, malgré la faiblesse de la fréquentation touristique, ces trois journées auront marqué positivement la vie de notre a é r o p o r t international.

Le jury des "Journées du Tiare" a décerné le prix d'honneur dans la catégorie des établissements à vocation



touristique à la SETIL-Aéroports. En effet, le concessionnaire de l'aéroport de Tahiti-Faa'a a utilisé pas moins de 242 000 fleurs de "Gardenia Tahitienis" pour décorer, l'espace d'un week-end, de nombreux points de l'aérogare. Une superbe motivation pour la SETIL-Aéroports et un excellent souvenir à garder de cette année qui est celle du trentième anniversaire de l'exploitation de la concession par la même société.



# Nouveaux locaux pour la DCILEC

La Direction du Contrôle de l'Immigration et de l'Emploi Clandestin (DCILEC) a récemment emménagé dans de nouveaux locaux au sein de l'aérogare internationale de l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

ors des événements des 6 et 7 septembre dernier, les bureaux de la DCILEC (anciennement Police de l'Air et des Frontières) dont certains

se trouvaient à l'extérieur de l'aérogare principale, avaient été presque totalement détruits par les flammes.

Afin de remédier à cette situation et de permettre aux fonctionnaires de cette direction de travailler dans les meilleurs conditions, la DCILEC s'était provisoirement divisée en deux parties dans l'attente de nouveaux locaux, l'une située dans un hangar de la zone nord et l'autre transférée dans les locaux du quai d'Honneur au port de Papeete, Aujourd'hui, ils sont tous réunis dans de nouveaux bureaux, d'une superficie de 150 m2, au rezde-chaussée de l'aérogare internationale, entre les zones Arrivées et Départs.

# 17 bougies pour l'aéroclub UTA

Le dernier week-end du mois de septembre a été l'occasion pour l'aéro-UTA, le premier aéro-club polynésien, de fêter son dix-septième

anniversaire.

urant trois jours, de nombreuses activités aéronautiques ont organisées afin de fêter l'anniversaire de l'aéro-club UTA.

Premier aéro-club Territoire depuis cette année, avec plus de 3800 heures de vol et pas moins de 36 brevets délivrés, l'aéroclub UTA entre en effet dans sa dixseptième année d'existence. Il fallait évidemment marquer le coup et ce fut chose faite par les organisateurs qui avaient prévu un week-end chargé d'activités.



M. Michel LAMIROTÉ. Président de l'aéro-club

UTA

Les festivités

débutées dès le vendredi soir par une soirée d'initiation au vol de nuit, proposée aux pilotes avec instructeur de l'aéroclub bord. Le lendemain, samedi 30 septembre, ce

sont des dizaines de baptêmes de l'air qui ont été offerts aux enfants des écoles de Faa'a pendant toute la matinée. Les festivités se sont poursuivies par une démonstration de saut de trois parachutistes du "Para club de Tahiti" qui sont venus se poser juste devant les hangars face aux spectateurs ébahis. Enfin, le reste de ce week-end anniversaire fut consacré à des initiations au pilotage sur les appareils de l'aéro-club ainsi qu'à des initiations à la voltige aérienne.

Michel LAMIROTÉ, Président du club, Jacques DEVOS, instructeur et Alain LAFILLE, pilote de l'avion de voltige Cap 10 n'ont pu que se féliciter excellentes conditions météorologiques qui ont prévalu pendant tout le week-end et remercier tous les participants de cette manifestation aéronautique



# Compétion aéronautique à l'aéro-club de Tahiti

La désormais traditionnelle compétition de navigation et d'atterrissage de précision, organisée chaque année par l'aéroclub de Tahiti, a eu lieu le week-end du 28-29 octobre 1995.

a version 1995 de cette compétition revêtait un caractère particulier puisque l'aéro-club de Tahiti fêtait cette année son soixantième anniversaire.

Alors que cette manifestation aéronautique se déroulait sur une journée les années précédentes, l'aéro-club de Tahiti a, pour fêter cet anniversaire, organisé cette

compétition sur deux jours. Ce ne sont pas moins de 48 candidats qui se sont affrontés dans les airs et sur la piste, surveillés par un jury composé du Président d'honneur Driss DRAKNI, du chef-pilote Serge ALLAL, de l'instructeur Régis DUSSART et du Président de l'aéro-club Léon CHANEL. Les candidats ont essayé de faire pour le mieux et la plupart

s'étaient entraînés tout au long

de la semaine précédente.

Pour se reposer de toutes ces épreuves, ils se sont tous retrouvés le samedi suivant, au restaurant "Captain Bligh", pour une soirée de remise des prix.



M. Léon CHANEL, Président de l'aéro-club de Tahiti

# SPORTS

# **Avé OTAHA NUI!**

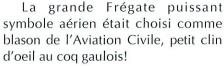
urant l'année 1995, un petit groupe d'irréductibles gaulois commençaient à taquiner de l'ovale dans l'herbage au pied de notre belle tour de contrôle... territoire chéri du centurion Mottard et de sa bande de « footeux ».

Ce phénomène ovalistique avait déjà fait des siennes, on s'en souvient, lors de la venue en 93 d'une équipe du petit village de contrôle de Reims en Gaule Champenoise.

Cette fois sous l'impulsion d'une sympathique horde de gendarmes menée par le chef J.F. AGUIRRE, la joyeuse équipe de l'Aviation Civile fut invitée à des rencontres amicales sous les projecteurs du stade du RIMAP à Faa'a. Malgré deux défaites honorables, le groupe déjà solidaire décida de rentrer dans le bain associatif pour porter bientôt les couleurs de la "maison".

La SOAC (Section Ovalistique de l'Aviation Civile) a donc été créée au sein de l'ATAC le 11 novembre 1995 pour faire un contre-pied à l'histoire et lancer les hostilités. Dans un cadre corporatif où l'esprit d'équipe, le plaisir de courir prennent le pas sur les résultats, le décor du tournoi

"Pacificar-Gendarmerie" était planté. Pointes Noires (gendarmes), vieilles Pompes (vétérans et joueurs tous azimuts), équipe de la Justice (matons et magistrats) et enfin **OTAHA NUI** (nous) allaient se frictionner.



ananana

Aujourd'hui, les matches continuent dans la même excellente ambiance et l'équipe s'étoffe (actuellement 22 membres) mais recrute toutes les bonnes volontés.



On s'entraîne, qu'il pleuve ou qu'il vente, le mardi soir à 17 h par du footing au stade de Puurai et le jeudi soir à la même heure au stade en zone nord (au pied de la tour) pour parfaire notre technique rugbystique. A noter que la troisième mi-temps reste une tradition...



Les objectifs :

A NUI

שחחחחחח

- maintien première division de la bonne humeur
- augmentation de l'équipe de copains (le règlement intérieur prévoit 30 d'extérieurs)





challenge de rugby à 10 est en train de se mettre en place.

De plus, comme chaque année un tournoi international de rugby à 7 du monde aéronautique est organisé. Il aura lieu en octobre à Auckland (NZ) pour 96 et la SOAC a à coeur de trimbaler sa frégate et de se mesurer au kiwi... le bureau s'en occupe.

## Pour tous renseignements contactez:

- J. FERRAND (notre éminent président), G.GOIN (Viceprésident) ou F. BERGA (Secrétaire) au 1155
- A. GUIRADO (trésorier) au 1135
- P. GERMAIN (secrétaire adjoint) au 1131

### Nos prochains rendez-vous :

- Le samedi 23 mars à 16 h au stade du RIMAP à Faa'a : Justice contre Otaha Nui
- Le samedi 11 mai au stade de la zone nord : projet de tournoi amical à 7.
- Le samedi 8 juin au stade du RIMAP : Jubilé du Président avec un match inter Aviation Civile.

# VENEZ NOMBREUX, ILS SONT FOUS **CES GAULOIS!**



# TOOR SEAR

# Des statistiques perturbées

En dépit des évènements du mois de septembre 1995 et de leurs conséquences sur la fréquentation touristique, le trafic de l'aéroport de Tahiti-Faa'a s'est maintenu tant bien que mal fin 1995 au-dessus de la barre du million de passagers.

eux évènements, l'annonce de la reprise des essais nucléaires ainsi que les émeutes du mois de septembre 1995, ont marqué les statistiques annuelles de trafic aérien et de fréquentation touristique faisant ressortir ainsi deux grandes périodes: de janvier à août 1995 et de septembre à décembre 1995.

Sur le première période, le nombre total de passagers ayant fréquenté la plate-forme aéroportuaire de Tahiti-Faa'a s'est élevé à 751 436, une augmentation de 6,47% par rapport à 1994. Cette évolution traduisait une croissance normale et attendue de la fréquentation touristique. En revanche, la seconde période est marquée par une chute de 7,44% du nombre de passagers par rapport aux données de la même période pour 1994.

Sur le plan de la fréquentation touristique, ces chiffres traduisent une chute du nombre mensuel de visiteurs

à partir du mois de septembre de l'ordre de 31 %. De janvier à août 1995, Tahiti et ses îles ont accueilli en moyenne 16 000 visiteurs par mois alors que ce chiffre passe à 11 000 sur les quatre derniers mois de l'année.

Cette chute brutale de 5000 visiteurs par mois engendre nécessairement des difficultés financières sérieuses pour une industrie touristique non préparée à une telle secousse. Cette situation est aggravée par le fait que c'est la clientèle à haute contribution - les japonais, les allemands et les italiens qui a été la plus touchée par cette baisse.

Il reste que, malgré la baisse enregistrée au cours des quatre derniers mois, le nombre de touristes, cumulé sur les 12 mois de l'année 1995, affiche une hausse de 3,64%, passant de 166 086 à 172 129, les nuitées hôtelières ayant, quant à elles, augmenté de 9,43%.

Dans le même temps et toujours par rapport aux données de

# **AERODROME DE TAHITI-FAAA**

COMPAGNIE	VOLS	PAX		
TRAFIC COMMERCI	AL			
INTERIEUR	A D T	17 002 17 032 34 034	265 51 253 99 519 50	
INTERNATIONAL	A D T	1 261 1 263 2 524	239 49 242 40 481 89	
TOTAL TRAFIC COMMERCIAL	A D T	18 263 18 295 36 558	505 01 496 39 1 001 40	

MOUVEMENTS DE TRAFIC	
COMMERCIAUX	36 55
NON COMMERCIAUX (Aéro-clubs, Privés, Militaires)	40 07
TOTAL	76 63

### **AERODROMES D'ETAT**

AERODROMES	VOLS	Variations %	
	(*)	1995/1994	LOCAU
BORA BORA	5914	-25,8	1570-
RAIATEA	6171	-22,6	9248
RANGIROA	3064	-3,7	5267

(\*) Vols commerciaux et non commerciaux

# PRINCIPAUX AERODROMES TERRITO

AERODROMES	VOLS					
	(A+D)	ARR	DEP			
ATUONA	613	4261	425			
HUAHINE	5250	40692	3909			
MANIHI	662	6681	663			
MAUPITI	538	6175	620			
MOOREA	35892	85599	8020			
NUKU A TAHA	867	6672	681			
RURUTU	443	4353	418			
TETIAROA	1772 *	7081	716			
TIKEHAU	490 *	3545	362			
TUBUAI	480	4481	431			

(\*) Uniquement commerciaux; pour les autres, vols comme

1994, le nombre de vols commerciaux, qui avait augmenté de 5,72% sur la période de janvier à août

		Moyennes				
Origine	Jan-Avr 95	Jan-Avr 94 Var	Sept-Dec 95	Sept-Dec 94	Var	
Japon	2126	1632 +30	% 572	1662	-65,6 %	
Allemagne	853	975 -12,5	% 688	892	-23 %	
Italie	564	405 +40	% 274	462	-40,7 %	

# TRAFIC AERIEN en 1995

RANSIT DIRECT	PAX + TRANSIT	S.O.	CMR (%)	FRET (KG)	POSTE (KG)	% VA	ARIAT	ION 199	05/1994
0	265 516	406 331	65,3	582345	27 050	PAX	+7,3	FRET	+19,9
0	253 990	406 981	62,4	975206	61 007			POST	-1,6
0	519 506	813 312	63,9	1 557 551	88 057			550,570	
						S.O.	+5,0		
		1010122 201202	200		07005400000 0	809500000		000000000000000000000000000000000000000	
30 460	269 954	416 486	64,8	5 121 343	580 914	PAX	+1,4	FRET	+1,6
30 460	272 862	417 013	65,4	734 303	151 611	PAXt	-0,8	POST	-9,4
60 920	542 816	833 499	65,1	5 855 646	732 525	S.O.	+5,0		
30 460	535 470	822 817	65,1	5 703 688	607 964	PAX	+4,4	FRET	+5,0
30 460	526 852	823 994	63,9	1 709 509	212 618	PAXt	+3,1		
60 920	1 062 322	1 646 811	64,5	7 413 197	820 582	S.O.	+4,7		

ART 19	95/1994
+264	+6,2 %
-9 645	-18,3 %
-9 381	-10,9 %

SAGERS	Trans.	Variations %
ANSIT	TOTAL	1995/1994
16714	173756	-0,5
54643	147484	+1,9
23639	76316	-0,6

X

SAGEF	RS		Variations %
ansit	TOTAL 95	TOTAL 94	1995/1994
2717	11232	8511	+31,97
01021	180809	156461	+15,56
2818	16130	15241	+5,83
743	13122	13218	-0,73
12432	178239	180386	-1,19
4002	17490	15635	+11,86
6102	14639	13954	+4,91
0	14243	14886	-4,32
4078	11243	12109	-7,15
5246	14046	13850	+1,42

t non commerciaux

1995, a subi une baisse de 9,5% sur la fin de l'année 1995. Le total, cumulé sur les 12 mois de l'année, est cependant en hausse de 0,72%, passant de 36 294 pour 1994 à 36 558 pour 1995. L'embellie du mois de décembre n'a malheureusement pas empêché la compagnie nationale Air France de maintenir la suspension de sa seconde fréquence hebdomadaire Papeete/Tokyo (mise en place en avril

1995), ni les compagnies AOM et CORSAIR de supprimer quelques vols à destination de la Polynésie Française.

Enfin, si la reprise des essais nucléaires et les émeutes du mois de septembre n'ont eu que très peu d'effet sur la clientèle en provenance des États-Unis et de la France, l'impact est nettement plus significatif sur le reste du continent américain, dans le Pacifique, en Asie et en Europe. Il faut maintenant espérer qu'avec la fin des essais nucléaires et la campagne de que promotion va lancer prochainement le GIE Tourisme, en coopération avec les professionnels du tourisme sur les divers marchés émetteurs, nous allons assister au

retour en masse des visiteurs japonais, allemands et italiens au cours du second semestre 1996. En effet, selon le Service du Tourisme, il faudra certainement attendre le 4ème trimestre 1996 pour que les résultats s'affichent de nouveau en hausse notable sur ceux de 1994.

Les statistiques de trafic des aérodromes extérieurs (aérodromes d'État- hors Tahiti-Faa'a- et aérodromes territoriaux) font apparaître le classement suivant:

1er HUAHINE : 180 809 passagers 2ème MOOREA : 178 239 passagers 3ème BORA-BORA : 173 756 passagers

L'aérodrome de HUAHINE atteint cette première place grâce au chiffre important de son trafic de transit (101 021 passagers). Déduction faite du trafic de transit, l'aérodrome de MOOREA reste le premier bien qu'il ait enregistré une baisse par rapport à 1994 du fait de la concurrence accrue du transport maritime. On note aussi une légère baisse du trafic sur l'aérodrome de BORA-BORA (-0,5%) due à la relative faiblesse de la fréquentation hôtelière.

### CARACTERISTIQUES DU TOURISME EN POLYNESIE FRANCAISE

	1994	1995	Variations (%)
Nombre de touristes	166086	172129	+3,64
• par Air	162664	165899	+1,99
• par Mer	3422	6230	+82,06
Nuitées touristiques	1 849 882	2 066 613	+11,72
Nuitées hôtelières	1 154 932	1 263 829	+9,43
Durée moy de séjour (en jours)	11,14	12,01	+7,81
<ul> <li>chez des particuliers</li> </ul>	22,6	24,02	+6,28
• à l'hotel	9,05	9,63	+6,41

## COMPARAISON DU NOMBRE DE TOURISTES PAR PAYS ET PAR ANNEE

ORIGINE	1992	1993	1994	1995	
Amérique du Nord	39 557	49 157	48 173	53 850	
Amérique Centrale	816	897	900	565	
Amérique du Sud	4 452	4 366	5 200	5 447	
Europe (France exclue)	26 411	26 165	31 182	30 467	
France	19 665	31 986	39 878	43 719	
Pays du Pacifique	31 776	34 496	39 875	37 202	
Autres pays	942	780	878	879	
TOTAL	123 619	147 847	166 086	172 129	

(Source: Service du Tourisme de la Polynésie Française)

# AERODROMES de la POLYNESIE FRANCAISE

TRAFIC COMMERCIAL GENERAL en 1995 (Transport public uniquement)

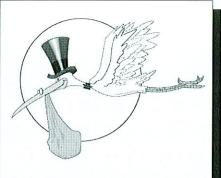
AERODROMES	VOLS	P	ASSAGE	RS	TRANSIT	Sièges	CMR	Baria, Carre	FRET	(Kg)		POSTE	(Kg)
	( A+D)	ARR	DEP	TOTAL		Offerts	(%)	ARR	DEP	TOTAL	ARR	DEP	TOTAL
ANAA	180	711	664	1375	1734	6059	51,3	9756	18342	28098	63	282	345
ANURARO *	4	10	8	18	0	32	56,3	0	0	0	0	0	0
APATAKI	167	782	795	1577	36	2613	61,7	1129	5811	6940	160	260	420
ARATIKA *	12	32	36	68	0	124	54,8	50	350	400	0	0	0
ARUTUA	448	2580	2166	4746	29	6531	73,1	3295	23342	26637	104	517	621
BORA-BORA	5081	79841	77201	157042	16714	282902	61,4	31136	133395	164531	5258	9297	14555
FAAITE	130	375	370	745	292	1808	57,4	8635	6277	14912	49	61	110
FAKAHINA	80	154	151	305	323	1095	57,4	697	1346	2043	63	175	238
FAKARAVA	464	1936	1992	3928	1228	8514	60,6	16223	38783	55006	186	433	619
FANGATAU	106	191	179	370	531	1526	59,0	1344	2471	3815	57	164	221
HAO ***	711	4300	4374	8674	7531	24867	65,2	20419	45568	65987	857	1573	2430
HIVA OA	597	4261	4254	8515	2717	17874	62,8	10156	20073	30229	2072	7001	9073
HUAHINE	4595	40692	39096	79788	101021	268683	67,3	27049	69697	96746	2459	2905	5364
KAUKURA	354	1150	1317	2467	2896	9890	54,2	104277	26878	131155	320	356	676
MAKEMO	169	1390	1372	2762	319	4807	64,1	6178	13841	20019	191	641	832
MANIHI	640	6681	6631	13312	2818	25071	64,3	19411	83135	102546	317	1362	1679
MARUTEA-SUD *	20	73	51	124	0	314	39,5	3019	1600	4619	0	0	0
MATAIVA	270	1276	1251	2527	3732	10814	57,9	34001	27131	61132	114	211	325
MAUPITI	534	6175	6204	12379	743	20390	64,4	12748	45676	58424	306	1530	1836
MOOREA	22774	85599	80208	165807	12432	300590	59,3	3239	4772	8011	0	8	8
MORUROA ***	370	7355	6625	13980	898	22354	66,6	15227	56314	71541	0	0	0
NAPUKA	138	251	274	525	355	1983	44,4	1498	5649	7147	101	300	401
NENGO-NENGO *	26	129	145	274	0	472	58,1	6154	5811	11965	0	0	0
NUKU A TAHA	853	6672	6816	13488	4002	26292	66,5	21629	38319	59948	9451	14821	24272
NUKUTAVAKE	92	351	380	731	86	1338	61,1	2124	3109	5233	62	205	267
NUKUTEPIPI *	4	15	15	30	0	76	39,5	0	0	0	0	0	0
PUKA-PUKA	92	155	138	293	199	1212	40,6	875	3025	3900	46	190	236
PUKARUA	94	263	215	478	414	1385	64,4	1241	1753	2994	9	58	67
RAIATEA	4030	46706	46135	92841	54643	215927	68,3	64665	141657	206322	8335	8276	16611
RANGIROA	2859	26428	26249	52677	23639	118703	64,3	80397	132684	213081	3538	5888	9426
REAO	82	282	273	555	192	1190	62,8	1486	2594	4080	27	134	161
RURUTU	405	4353	4184	8537	6102	23407	62,5	20488	54462	74950	1015	3849	4864
TAHITI - FAAA	36558	505010	496392	1001402	60920	1646811	64,5	5703688	1709509	7413197	607964	212618	820582
TAKAPOTO	370	1611	1576	3187	4340	14229	52,9	12502	21624	34126	319	1150	1469
TAKAROA	367	2088	2010	4098	3531	14157	53,9	12151	41224	53375	298	773	1071
TAKUME	12	35	36	71	0	90	78,9	0	0	0	0	0	0
ТАТАКОТО	86	226	227	453	237	1158	59,6	1240	1270	2510	109	333	442
TETIAROA **	1772	7081	7162	14243	0	24038	59,3	0	0	0	0	0	0
TIKEHAU	490	3545	3620	7165	4078	19419	57,9	119625	26720	146345	78	348	426
TOTEGEGIE	156	1023	1027	2050	14	6185	33,4	67078	33750	100828	722	1391	2113
TÜBUAI	400	4481	4319	8800	5246	22322	62,9	60551	52386	112937	1407	4828	6235
TUREIA	99	240	239	479	482	1435	67,0	892	2302	3194	0	88	88
UA-HUKA	102	215	231	446	473	1799	51,1	1573	1255	2828	230	525	755
UA-POU	198	1153	1061	2214	98	3403	67,9	1766	4754	6520	1134	3513	4647
VAHITAHI	68	128	108	236	275	977	52,3	926	853	1779	0	26	26

<sup>\*</sup> Aérodrome privé à usage privé

<sup>\*\*</sup> Aérodrome privé à usage restreint

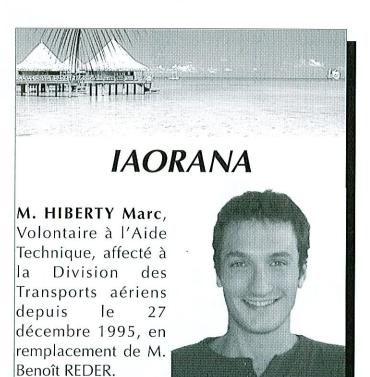
<sup>\*\*\*</sup> Aérodrome militaire

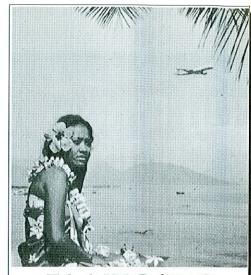
# PERSON Z



Nous sommes heureux de vous apprendre la naissance de :

**Raiono, Roger**, au foyer de M. Justin JUVENTIN, le 21 septembre 1995.





# FAAITO'ITO

# Bonne retraite à :

- M. LACOUR Etienne, CC5 du Service de l'Infrastructure Aéronautique, depuis le 4 novembre 1995.
- M. IZAL Jean, CC/4 du Service de l'Infrastructure Aéronautique, depuis le 31 décembre 1995.

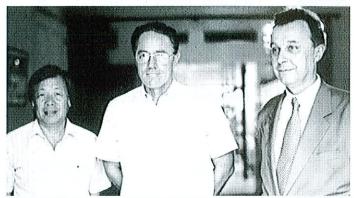
# Bon retour en Métropole à :

- M. Benoît REDER, IEEAC, après un séjour de 16 mois en tant que Volontaire à l'Aide Technique à la Division des Transports Aériens.
- M. Jean SERVANT, ICNA/D, de la Division CA/SAR, parti le 16 janvier 1996
- M. Yvon ERMACORA, IESSA/D, de la Division Technique, parti le 28 janvier 1996
- **M. Daniel BARRERE**, ITPE, du Service de l'Infrastructure Aéronautique, parti le 20 février 1996

# Un Ingénieur Général de l'Aviation Civile en mission d'inspection à Tahiti

Au Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française, la fin de l'année 1995 aura été marquée par la visite de Monsieur Jean-Loup PROVOST de l'Inspection Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

'objet de la visite sur le Territoire de cet Ingénieur Général de l'Aviation Civile était d'étudier le fonctionnement d'un service d'Etat éloigné de la métropole et d'échanger certaines informations. Différents thèmes économiques, budgétaires, financiers et relatifs aux personnels et aux infrastructures ont ainsi été abordés avec les responsables régionaux de l'Aviation Civile.



M. PROVOST (à droite) en compagnie du Haut Commissaire et de M. Guy YEUNG, Directeur de l'Aviation Civile

Une visite chez le Haut-Commissaire, M. Paul RONCIERE, ainsi qu'une tournée d'inspection de quelques hélistations et l'ensemble des aérodromes d'Etat (Raiatea, Bora-Bora, Rangiroa, y compris l'aérodrome territorial de Huahine sur lequel sont affectés des agents de l'Etat) étaient programme de mission qui achevée le 9 décembre 1995.



# Les statistiques météorologiques



# MOIS D'OCTOBRE 1995

STATIONS		TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C; ET DIXIEME					PR	ECIPITAT EN MIN			ORAGE		OLATI		PRESS 0.1		VENT	EVAPORA- TION
	MOIS	Е	MAXI Absolu	MINI Absolu	Période Nb ANS	MOIS	E	Nb JOURS >0,1	Nb JOURS >10	Période NbANS	Nb JOURS	MOIS	Е	Période Nb ANS	моү	Ε	Nb JOURS > 16 m/s	E Calculée
ATUONA	25,6	-0,5	30,5	21,8	35	48	-43	18	1	34	0	238	-1	34	10119	-1	15	164
BORA-BORA	26,6	+0,1	32	21,7	45	311	+162	19	7	45	2	215	-24	41	10122	-3	×	х
TAUTIRA	25,6	+0,3	29,8	19,6	5	x	x	x	x	17	x	x	x	4	x	х	1	×
TAHITI-FAAA	26,4	+0,9	31	20,2	37	281	+190	12	7	37	1	211	-20	37	10129	-5	3	163
TAKAROA	27,6	+0,9	31	23,1	37	74	-51	21	2	39	1	260	+4	35	10127	-1	9	241
HAO	26,2	+0,6	29,7	21,6	30	82	-27	21	1	30	0	271	+23	23	10150	+6	3	206
HEREHERETUE	25,7	+1,1	29	21,1	28	82	-35	15	3	28	0	205	-14	27	10149	-1	1	160
RIKITEA	22,8	-0,8	28,1	19,3	14	41	-115	12	1	14	0	167	-19	14	10186	+20	0	133
MORUROA	25,1	+1,3	29,9	21,3	24	210	+92	13	4	24	3	x	×	22	10175	+13	5	×
TUBUAI	22,6	+0,9	26,9	17,2	29	253	+134	22	6	29	3	121	-70	29	10151	-14	6	126
RAPA	20,1	+1,3	24,8	13,9	42	420	+245	19	8	44	0	114	-37	37	10180	-1	16	114

# **MOIS DE NOVEMBRE 1995**

STATIONS	T			MOYENN DIXIEME			PR	ECIPITAT EN MIM			ORAGE		OLATI HEUR		PRESS 0.1		VENT	EVAPORA- TION
317110143	MOIS	E	MAXI Absolu	2000 0000000000000000000000000000000000	Période Nb ANS	MOIS	Е	Nb JOURS >0,1	Nb JOURS >10	Période Nb ANS	Nb JOURS	MOIS	E	Période Nb ANS	моу	Е	Nb JOURS > 16 m/s	E Calculée
ATUONA	26,2	-0,3	31,6	21,3	35	39	-48	14	0	34	2	264	+21	34	10114	+4	. 7	182
BORA-BORA	27,1	+0,4	31,7	22,5	45	247	+62	21	9	45	0	178	-30	41	10113	-1	X	x
TAUTIRA	26	+0,6	29,9	21,6	5	277	-165	27	8	17	2	171	-13	4	10128	+6	0	147
TAHITI-FAAA	27	+0,8	32	22	37	77	+75	17	3	37	2	205	-8	37	10119	+1	2	168
TAKAROA	27,8	+0,7	32	22,3	37	147	-45	24	3	39	0	232	+2	35	10120	+6	4	220
HAO	26,6	+0,5	30,3	22,2	30	183	-7	25	6	30	0	270	+37	23	10136	+9	9	214
HEREHERETUE	25,9	+0,5	29,4	21,4	28	223	+28	22	5	28	3	196	-3	27	10138	+7	0	172
RIKITEA	23,4	+0,3	27,4	17,6	14	487	+229	23	9	14	1	193	+14	14	10166	+11	4	135
MORUROA	25,5	+0,8	29,3	20	24	164	-9	20	4	24	1	х	х	22	10157	+12	6	х
TUBUAI	24	+1,0	27,9	16,4	29	279	+156	13	5	29	4	209	+13	29	10147	0	9	173
RAPA	21,6	+1,3	28,9	12,9	42	241	+49	23	4	44	0	117	+4	37	10181	+15	16	140

# **MOIS DE DECEMBRE 1995**

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C; ET DIXIEME						PR	ECIPITAT EN MN			ORAGE		OLATI HEUR		PRESSION 0.1 hPa		VENT	EVAPORA- TION
	MOIS	E	MAXI Absolu		Période Nb ANS	MOIS	E	Nb JOURS >0,1	Nb JOURS >10	Période NbANS	Nb JOURS	MOIS	Е	Période Nb ANS	моч	E	Nb JOURS > 16 m/s	E Calculée
ATUONA	26,9	+0,1	32,4	21	35	18	-82	8	0	34	0	253	+12	34	10116	+12	2	190
BORA-BORA	26,9	-0,1	32,5	22,3	45	524	+192	27	12	45	3	156	-31	41	10096	-4	×	X
TAUTIRA	26	0	31,2	20,8	5	334	-146	26	9	17	3	130	-41	4	10104	-5	5	131
TAHITI-FAAA	26,6	+0,1	31,2	21,9	37	549	+249	23	18	37	5	155	-44	37	10100	-8	6	154
TAKAROA	27,2	-0,3	31,2	22,5	37	630	+439	21	10	39	3	160	-67	35	10112	+5	8	190
HAO	26,9	+0,2	30,5	22,7	30	116	-72	19	3	30	3	Х	Х	23	10121	+2	7	Х
HEREHERETUE	25,9	-0,2	X	21,9	28	615	+383	21	8	28	6	139	-54	27	10112	-8	7	143
RIKITEA	23,9	-0,4	28	18	14	365	+177	21	9	14	2	160	-42	14	10131	-12	1	129
MURUROA	25,7	-0,1	30	20,5	24	273	+99	22	9	24	3	x	x	22	10130	-5	10	x
TUBUAI	23,9	+0,2	27,8	16.1	29	292	+104	16	5	29	3	204	+5	29	10104	-23	10	173
RAPA	22,6	+0,9	28,8	15,7	42	209	-19	25	6	44	0	119	-25	37	10130	-20	16	135

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



# SETIL AÉROPORTS











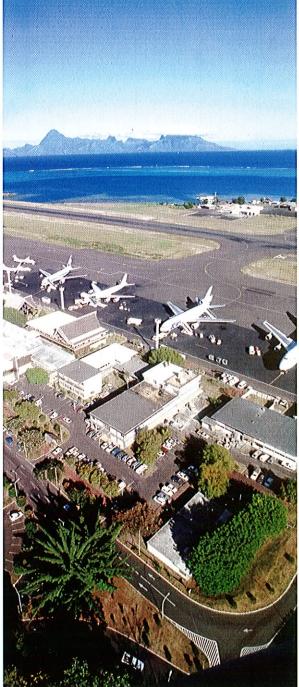












CONCESSIONNAIRE DES AÉROPORTS - BP 177 PAPEETE - TÉL 86.60.61 - TÉLÉFAX 83.73.91











Photos: Véronique Paul