



# LA LETTRE DU SEAC.PF

SERVICE D'ETAT DE L'AVIATION CIVILE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE • AVRIL 2015 • N°04

## EN IMAGES



Les juristes **Alain Gilbert** et **Thibaud Laurent** sont venus de métropole pour organiser sous l'égide du Département de Gestion des Ressources un stage de sensibilisation aux droits, devoirs et responsabilités des fonctionnaires.

## BON À SAVOIR

Sur les 47 aérodromes de Polynésie française, quatre sont la propriété de l'Etat. Le principal, Tahiti-Faa'a, est confié à l'entreprise AdT sous un régime de concession pour une durée de 30 ans à partir de 2010. Les trois autres sont exploités via des Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT), pour une durée de cinq ans.

On notera que les investissements structurels, ainsi que les éventuels déficits d'exploitation sur ces aérodromes, Bora Bora, Raiatea et Rangiroa, resteront à la charge de l'Etat sur son budget général.

## LE CHIFFRE DU MOIS

Evolution du trafic IFR en Polynésie  
Chiffres comparatifs des mouvements IFR du 1er janvier au 31 mars 2015.

	Dernier trimestre	
	2014	2015
Domestique	7883	8216
International	933	949
<b>Total</b>	<b>8816</b>	<b>9165</b>

## L'EDITO



Certains projets n'avancent parfois que trop lentement malgré les efforts des acteurs concernés, avant une brusque éclaircie. Ainsi de la question de l'occupation illégale du domaine public en bordure de la piste de Tahiti-Faa'a depuis plus de 20 ans par des familles qui se mettent en grand danger:

Cette non-conformité avait aussi été relevée par les autorités françaises comme internationales. Le problème n'est pas simple : au minimum, ce ne sont pas moins de 245 habitants formant 73 cellules familiales qui occupent 35 logements sur la bande de sécurité.

Pour diminuer le risque, le SEAC-PF a pris des mesures dès 2010, interdisant notamment l'utilisation de l'aérodrome en cas de vent traversier important. Il a également été installé une ligne axiale lumineuse qui facilite le repérage de l'axe.

Dans le même temps, des études ont été réalisées dans le cadre de l'opération de Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI) sur contrat de projet 2008-2014 Etat/Pays, mais l'opération avait été abandonnée par le Pays en 2014.

Le SEAC-PF a souhaité donner immédiatement une nouvelle impulsion selon deux axes majeurs : recentrage sur les populations vivant directement dans la bande de sécurité et facilitation de leur relogement, par le transfert au Pays de parcelles de terrain à proximité de l'aéroport.

C'est sur cette base qu'a été d'abord approuvée en conseil des ministres, puis signée par l'Etat, le Pays et la Commune de Faa'a, le 6 mars 2015, une convention qui planifie le relogement des personnes concernées à proximité de leur habitat actuel.

Cette action nécessite la création de 60 logements aux normes d'hygiène et de sécurité. Il est inscrit en première priorité du contrat de projet Etat/Pays 2015-2020.

**Patrick Mouysset**  
Directeur du SEAC.PF

## MAINTENANCE RADAR

Le radar du Mont Marau est en service depuis 2009.

L'ensemble des équipements est installé sous le radôme de l'antenne. Les signaux radars sont transmis vers le Centre Technique de Faa'a et alimentent en données le système **Tiare**. La maintenance est confiée de la Subdivision RVR de la Division Technique et plus particulièrement à quatre agents.

Hors de toute panne, cette installation nécessite deux maintenances annuelles programmées d'une durée de quatre à cinq jours, l'une en février, l'autre en septembre ou en octobre.



Chaque période de maintenance est réalisée selon une méthodologie MISO (Méthode d'Intervention sur les Systèmes Opérationnels) préparée à l'avance. Les dates d'intervention sont programmées en accord avec la Division du Contrôle Aérien. **Durant cette période toute autre maintenance sur des équipements opérationnels est proscrite.**

En l'absence de service radar, la séparation des avions revient au contrôle aux procédures, tout en tâchant de faire en sorte que l'impact sur la fluidité du trafic soit minimal.

Les quatre agents spécialisés travaillent sur le site du radar, situé à 45 minutes du Centre par une route à l'occasion difficile. Ils sont accompagnés d'agents de la Section Electrotechnique, qui profitent de cette opportunité pour réaliser en toute sécurité la maintenance et les tests des alimentations électriques sans coupure, du groupe électrogène de secours et des moyens de détection incendie du bâtiment.



Cette méthode de travail donne des résultats appréciables puisqu'en six ans, on ne relève qu'une seule panne radar.



### RENCONTRE AVEC Régine MESTRE



Agent Comptable  
du Trésor

Régine Mestre vous êtes  
notre "agent comptable  
secondaire". Pourriez-vous  
expliquer votre fonction ?

Mon rôle est de procéder  
aux encaissements et aux paiements. Les agents  
comptables veillent à la régularité des opérations  
et à la sincérité des comptes. Le bureau de l'agent  
comptable principal se situe au siège de la DGAC  
à Paris. Il encadre l'ensemble des agents comptables  
secondaires d'outre-mer. Lui-même est  
placé sous l'autorité de la Direction générale des  
Finances Publiques.

En parallèle, je travaille principalement comme  
adjoindé auprès du Payeur de la Polynésie en  
charge de la collectivité du Pays.

#### A la base, pourquoi un Agent Comptable ?

Parce que ce sont des fonds publics de l'Etat.  
C'est la notion de séparation de l'ordonnateur  
et du comptable. Le premier ordonne la dépense  
et émet la recette et le second paie la dépense  
et encaisse la recette. Le comptable n'a pas vocation  
à juger de l'opportunité d'une décision, il est  
garant de sa régularité.

#### Vous travaillez en "adjonction de service". S'agit-il d'un statut particulier ?

En effet, cela signifie que ce travail est effectué hors  
de mes horaires au Trésor Public. Pour vous donner  
une idée, l'aviation civile en Polynésie c'est environ  
5000 mandats et 261 mouvements de paye.

C'est la raison pour laquelle vous ne me voyez que  
sur l'heure du déjeuner, le soir tard, et le dimanche  
matin. Il y a des périodes chargées, comme les débuts  
et fin d'années au moment de la clôture de la  
gestion. Heureusement, je suis fortement aidée et  
soutenue par Mme Ethel LEE.

Enfin, je ne me contente pas de contrôler  
- ce pourquoi je suis personnellement responsable -.  
Mon rôle consiste aussi à apporter une assistance  
technique financière aux décideurs et à proposer  
des solutions quand surgissent des difficultés.

### LE SYSTÈME DE MANAGEMENT INTÉGRÉ AU SEAC.PF

Le Service de la Navigation Aérienne (SNA) répond  
à des normes de Sécurité, sa vocation première,  
et de Qualité, auxquelles se rajoutent la Sûreté et le  
Développement Durable.

Pour ce faire l'organisation se dote de procédures :  
**c'est la vocation du SMI, le Système de Management  
Intégré.**

Le responsable SMI a un rôle transversal. Au premier  
rang des activités couvertes, on trouve la navigation  
aérienne. Sont également concernées les activités de  
support : logistique, infrastructures ou gestion des  
ressources. Ce mode de fonctionnement est appelé  
à s'étendre à tout le SEAC-PF.

Le SNA a, comme l'exige la réglementation de  
l'Union Européenne, **été certifié ISO le 12 juin 2014**,  
pour une durée de trois ans. Les conditions de certifi-  
cation complètent ses obligations en tant que Presta-  
taire de Services de Navigation Aérienne. **Le résultat  
est le fruit du travail des pilotes de processus et des  
auditeurs internes.** Cette démarche est conditionnée  
aux résultats d'un audit externe de surveillance  
chaque année, le premier étant prévu pour avril  
2015. Il sera effectué par un auditeur extérieur  
dépêché par l'AFNOR.

Il est à noter que **le SNA est le premier service de  
l'Etat à être certifié ISO 9001 en Polynésie française.**

Cette démarche vise à renforcer la cohésion du  
fonctionnement du SEAC-PF : les structures mises en  
place, les audits internes croisés, permettent une  
connaissance élargie du travail des différentes entités.

Le fait d'étendre les obligations propres au SNA à  
l'ensemble du SEAC-PF amènera chaque entité à ré-  
fléchir sur un modèle commun, le décrire, élaborer et  
publier des procédures d'application telles que la  
veille réglementaire et la gestion documentaire.

**On a successivement amélioré les équipements, puis  
mis l'accent sur les hommes, et enfin l'organisation.**

L'étape en cours est une démarche de système inté-  
gré, qui fusionne ces actions.

### AU FIL DE L'AGENDA

02/06 -  
CHSCT

11/06 -  
Dialogue  
de gestion

15 - 20/06 -  
Visite de la TSA  
  
16/06 - CT

18/06 - 20/03 -  
Réunion Plan  
d'Action

Fin juin - Certification  
AIR-OPS des compagnies  
polynésiennes inter îles

## ARRIVÉES

09 mars 2015

Philippe LUANS

(ITPE) En provenance du Ministère de  
l'Ecologie à Paris affecté au SREIDD  
en tant que **Chef de Division.**

## DÉPARTS

15 janvier 2015

Serge AMARY

(IESSA) Responsable SMI au SNA  
pour Nantes en tant que RSMI.

15 mars 2015

Thierry CARQUET

(ICNA) Division du Contrôle  
Aérien pour les Antilles-Guyane  
en tant que Chef de Subdivision.



• DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :  
Patrick Mouysset

• RESPONSABLES D'ÉDITION :  
Richard Afeian & Francis Sacault  
(richard.afeian@aviation-civile.gouv.fr -  
francis.sacault@aviation-civile.gouv.fr)

• MAQUETTE : Agence Pom'Z  
Médias - www.pom-z.com

**VOUS AVEZ DES INFORMATIONS À FAIRE PARAÎTRE, DES REMARQUES, DES SUGGESTIONS ?**

Contactez votre chef de service ou la rédaction, par e-mail, en nous faisant part de vos impressions ou sujets.