

## INFRASTRUCTURES AÉRONAUTIQUES

# Marquises : deux projets dans l'air du temps

Dotées d'un relief difficile, les six îles habitées de l'archipel des Marquises ne comptent que quatre aéroports : Hiva Oa, qui possède une piste en altitude et en légère pente, Ua Pou, avec sa piste au niveau de la mer utilisée comme un altiport, Ua Huka, qui comprend une piste soumise à une aérologie perturbée par les irrégularités du relief et Nuku Hiva, avec son aéroport sur un flan volcanique glissant. Le trafic hors transit atteignait en 2006 plus de 40 000 passagers pour Nuku Hiva, 22 000 pour Hiva Oa, près de 8 000 pour Ua Pou et 4 000 pour Ua Huka.

Dans son rapport sur le développement des îles Marquises de 2005, le Conseil Economique Social et Culturel (CESC) de Polynésie française évoquait trois projets correspondant aux perspectives d'évolution à moyen terme de la desserte de l'archipel : la mise aux normes de la piste de Hiva Oa pour l'accueil de l'ATR 72 ; la construction d'une nouvelle piste accessible aux ATR 42 à Ua Pou ; la construction d'une piste à Fatu Hiva pour accueillir des Twin Otter ou des avions pratiquant les évacuations sanitaires.

Au sujet du projet sur Ua Pou, le CESC précisait que « sa concrétisation s'avère cependant très hypothétique en raison de son coût ». En revanche, le CESC recommandait la mise aux normes de la piste de Hiva Oa pour l'accueil d'ATR 72, afin d'accroître l'offre de sièges et réduire les coûts d'exploitation.

## Hiva Oa : terrassements en cours

L'extension de la piste de Hiva Oa pour son utilisation par les ATR 72 est déjà un projet sur les rails puisque le chantier a démarré le 21 juillet 2007. Le projet consiste à remonter la piste vers le nord pour obtenir une largeur de bande aménagée autour de la partie sud de la piste plus importante et conforme aux besoins de l'ATR 72 et à réaliser un lourd travail d'allongement de la piste au nord compte tenu des très fortes irrégularités du sol. En outre, après une visite récente du site, une légère réorientation de la piste est prévue pour mieux dégager l'axe de piste d'obstacles situés au nord à un peu moins de 3 km. D'importants travaux de terrassements sont donc nécessaires. Après un abandon de 235 m

au sud et un allongement de 570 m au nord, la piste passera donc de 1 215 m à 1 550 m, soit une extension de 335 m au total. Le budget total du projet s'élève à environ 1,5 milliard de Fcfp. Les travaux, initialement prévus pour 8 mois, pourraient se prolonger jusqu'à la fin du premier semestre 2008.

L'aviation civile a cependant émis une réserve quant aux procédures particulières qu'il faudra définir pour le décollage en piste 02 et l'atterrissage en piste 20, en raison de la présence du relief boisé qui perce la trouée nord rectiligne.

## Fatu Hiva : pourra-t-on s'y poser ?

En 2004, le SEAC s'était déjà prononcé sur le projet d'un altiport (aérodrome situé sur un site pentu et montagneux) à Fatu Hiva et avait émis de fortes réserves par rapport au site situé sur une crête. « A l'époque, le projet comportait une piste très courte, 475 m. Aujourd'hui, le dernier projet présenté, en juillet 2007, comporte une piste nettement plus longue de 660 m avec une pente moyenne de 11,5 %. Le chantier est donc nettement plus important », commente Yves Fuzeau. Ce projet d'aérodrome, dans un environnement très accidenté, implique, selon le SEAC, de mener plusieurs études (météorologique et opérationnelle) avant de se prononcer sur les possibilités réelles d'utilisation de l'infrastructure en transport public aérien. En particulier, une étude est nécessaire afin d'identifier les phénomènes aérologiques (turbulences, cisaillements de vent), auxquels le site est soumis.

La connaissance des résultats d'une telle étude météorologique est indispensable pour juger de l'accessibilité du site aux Twin Otter, seuls appareils commerciaux aptes à utiliser un tel site. « Une étude, commanditée à Météo France est actuellement en cours. Ce n'est qu'à l'issue de cette étude que nous ferons une synthèse pour voir s'il est possible de s'y poser. Les infrastructures ne sont pas un réel problème, ce sont les conditions aéronautiques qui détermineront la faisabilité du projet ! », explique Erickson Silloux, chef de la subdivision des aéroports territoriaux du ministère de l'équipement.

*Le développement des infrastructures aéroportuaires des Marquises est l'une des conditions du développement économique de l'archipel. Outre le projet d'un aéroport international à Hiva Oa ou Nuku Hiva qui sort régulièrement des tiroirs au gré des changements politiques, deux autres projets sont dans l'air du temps depuis plusieurs années : la mise aux normes de la piste de Hiva Oa pour l'accueil des ATR 72 et l'étude du projet d'altiport de Fatu-Hiva. En 2007, le SEAC a été sollicité pour se prononcer sur ces deux projets menés par le ministère de l'équipement.*

## UN AÉROPORT RÉGIONAL AUX MARQUISES ?

A l'occasion d'une visite officielle qui s'est déroulée du 26 octobre au 1<sup>er</sup> novembre 2007, Christian Estrosi, secrétaire d'Etat à l'Outre-mer est passé par les îles Marquises. Interrogé par les élus marquisiens sur le projet d'aéroport international, il a émis l'idée de s'orienter plutôt vers un aéroport régional. Affaire à suivre...