

Rapport d'étude

ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT MARITIME À WALLIS-ET-FUTUNA



Rapport préparé par le :

Programme affaires maritimes
Secrétariat général de la Communauté du Pacifique
Suva (Îles Fidji)

Juillet 2009

© Copyright Secretariat of the Pacific Community, 2009

Tous droits réservés de reproduction ou de traduction à des fins commerciales/lucratives, sous quelque forme que ce soit. Il est interdit de modifier ou de publier séparément des graphismes originaux de la CPS sans autorisation préalable.

Texte original : anglais

Programme affaires maritimes
Secrétariat de la Communauté du Pacifique
Private Mail Bag, Suva,
Îles Fidji

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En juin 2009, le Programme affaires maritimes du Secrétariat de la Communauté du Pacifique a réalisé une étude de faisabilité afin d'évaluer les solutions envisageables pour améliorer les services de transport maritime entre Wallis et Futuna. Sa mission a été entreprise en réponse à la demande du Préfet de Wallis et Futuna et réalisée dans le cadre des stratégies conjointes à vocation nationale et du mandat général de la CPS.

Les transports maritimes à Wallis et Futuna ont toujours été limités, et compliqués par l'irrégularité des escales, l'insuffisance de liaisons interîles adéquates et le manque de services et de compétences au sein des autorités portuaires. S'agissant des transports internationaux, un unique porte-conteneur dessert Wallis et Futuna depuis septembre 2006. L'un des problèmes plus grave mis en évidence concerne l'insuffisance des moyens de transport de fret ou de passagers, au niveau international ou territorial, entre Futuna et Wallis. Outre que cette situation est gênante pour les déplacements interîles, elle limite les possibilités d'échange pour les Futuniens.

Après un minutieux examen des facteurs qui font obstacle au développement des transports maritimes entre Wallis et Futuna, l'équipe CPS a formulé les recommandations suivantes:

- Recommandation 1 : Un chaland (ou barge) de débarquement serait le navire le mieux adapté pour répondre aux besoins actuels de Wallis et Futuna en matière de transports interîles ;
- Recommandation 2 : Il convient de développer les infrastructures portuaires de Wallis et de Futuna pour répondre aux besoins futurs en matière de transports maritimes ;
- Recommandation 3 : D'autres sites de débarquement doivent être aménagés à Wallis et à Futuna pour maintenir le service de la barge interîles par mauvais temps ;
- Recommandation 4 : Il convient de renforcer le Service des Affaires maritimes pour lui permettre d'offrir l'intégralité des services incombant à une administration maritime ;
- Recommandation 5 : Il convient de voter des lois et réglementations maritimes adaptées aux besoins particuliers d'un petit territoire insulaire du Pacifique ;
- Recommandation 6 : Il convient de développer l'expertise dans le secteur maritime par la mise en place de mécanismes de formation et de renforcement des capacités ;
- Recommandation 7 : Les autorités portuaires doivent envisager de devenir membre de l'Association des ports du Pacifique (APP) afin de trouver des solutions régionales aux problèmes portuaires ; et,
- Recommandation 8 : Il convient de mettre en place un programme de formation de pilotes pour résoudre les problèmes de Wallis et Futuna en matière de pilotage.

Le rapport signale également des perspectives de développement des échanges à Wallis et Futuna qui pourraient contribuer à démanteler le monopole des transports, élargir les choix au profit de marchandises provenant de marchés moins coûteux/différents, réduire le coût des marchandises importées, augmenter les recettes publiques et, peut-être, entraîner une baisse des droits et taxes. Au nombre des perspectives discutées, citons le développement du secteur des croisières touristiques, l'exploration des possibilités d'échanges intrarégionaux et l'établissement d'autres routes maritimes, telles qu'une liaison Samoa-Fidji-Futuna-Wallis-Samoa.

SOMMAIRE

RÉSUMÉ ANALYTIQUE	ii
SECTION 1 INTRODUCTION	1
1.1 Objet	1
1.2 Mandat.....	1
1.3 Justification de l'étude	1
1.4 Méthodes	2
1.5 Structure du rapport	2
SECTION 2 BACKGROUND	3
2.1 Rapport d'étude : Service de desserte maritime en faveur des petits États insulaires, reliant les Îles Fidji à Wallis et Futuna via Tuvalu, Kiribati et Nauru.....	3
2.2 Rapport d'étude : Service de collecte maritime en faveur des petit États insulaires : Exploitation des navires appartenant à Kiribati pour assurer la desserte de Tuvalu, Kiribati et Nauru.....	4
2.3 Détermination des dirigeants des petits États insulaires à résoudre leurs difficultés en matière de transports maritimes et évolution récente de la situation	5
SECTION 3 WALLIS-ET-FUTUNA : PROFIL DU TERRITOIRE	8
3.1 Informations générales.....	8
3.2 Situation politique.....	8
3.3 Surface terrestre	8
3.4 Population.....	8
3.5 Agriculture	9
3.6 Économie	9
3.7 Secteur de la fabrication	9
3.8 Tourisme	9
3.9 Envoi de fonds.....	9
3.10 Commerce.....	9
3.11 Aéroports	9
3.12 Ports internationaux	9
SECTION 4 SERVICES MARITIMES ET FLUX DE MARCHANDISES	10
4.1 Situation actuelle des services maritimes internationaux.....	10
4.2 Desserte maritime interîles	11
4.3 Flux de marchandises à destination de wallis et futuna.....	11
4.4 Questions diverses.....	13
SECTION 5 TYPE DE NAVIRE REQUIS EN VUE DES ROTATIONS ENTRE WALLIS ET FUTUNA	14
5.1 Première proposition : chaland de débarquement	14
5.2 Deuxième proposition : navire roulier interîles (roro).....	18
5.3 Troisième proposition : navire de charge pouvant transporter des passagers	18
5.4 Recommandations	19
SECTION 6 SERVICES ET INFRASTRUCTURES PORTUAIRES	20
6.1 Port de mata'utu à wallis	20
6.2 Port de leava à futuna.....	22
6.3 Développement des infrastructures portuaires	23
6.4 Equipement de manutention du fret.....	23
6.5 Aides à la navigation	23

6.6	Conditions météorologiques.....	24
6.7	Recommandations	25
SECTION 7	ADMINISTRATION ET LÉGISLATION MARITIMES	29
7.1	Administration maritime.....	29
7.2	Lois et réglementations maritimes	29
7.3	Pilotage	29
7.4	Recommandations	30
SECTION 8	AUTRES CONSIDÉRATIONS.....	35
8.1	desserte aérienne	35
8.2	perspectives d'intensification des échanges	35
SECTION 9	CONCLUSION.....	39
Annexe 1	.....	40
Annexe 2	.....	41
Annexe 3	.....	42
Annexe 4	.....	43
Annexe 5	.....	44

1.1 OBJET

Cette étude de faisabilité a été réalisée par le Programme affaires maritimes pour évaluer différentes formules visant à améliorer la desserte maritime interîles entre Wallis et Futuna. Sa mission, y compris l'étude de faisabilité, a été entreprise en réponse à la demande du Préfet de Wallis et Futuna et réalisée dans le cadre des stratégies conjointes à vocation nationale et du mandat général de la CPS.

1.2 MANDAT

Les besoins de Wallis et Futuna en matière de transports maritimes et leur potentiel de développement ont été évalués en tenant compte des aspects suivants :

1. les services maritimes actuellement offerts, en particulier le transport de fret et de passagers entre les deux îles ;
2. les solutions envisageables pour la mise en place de nouvelles dessertes maritimes entre Wallis et Futuna et leur faisabilité ;
3. les flux probables de marchandises à destination de Wallis et Futuna ;
4. la fréquence de rotation adéquate ;
5. les besoins en installations portuaires et entrepôts ; et,
6. les besoins en matière d'administration, de gestion et de formation des équipages, le cas échéant.

1.3 JUSTIFICATION DE L'ÉTUDE

Les besoins de Wallis et Futuna en matière de transports maritimes (ainsi que ceux d'autres petits États insulaires) ont été évoqués dans plusieurs réunions régionales au cours des dernières années, notamment lors de la réunion des chefs d'État et de gouvernement du Forum des Îles du Pacifique tenu en 2007, à Nadi (Îles Fidji), la réunion du CRGA de la CPS de novembre 2006 à Nouméa (Nouvelle-Calédonie), la réunion entre Taïwan et ses alliés océaniques en août 2006, à Palau, et la Troisième réunion des Ministres des affaires maritimes des petits États insulaires qui s'est déroulée aux Tonga, le 12 mai 2009.

Les besoins de Wallis et Futuna dans ce domaine ont également été évoqués par le Préfet, Administrateur supérieur des îles de Wallis et Futuna, en janvier 2009, à l'occasion d'une mission relative à la stratégie conjointe de la CPS et de Wallis et Futuna. La CPS a favorablement répondu à cette demande, et commandé la réalisation d'une étude sur les transports interîles du Territoire, laquelle a été réalisée en juin 2009 par les experts du Programme affaires maritimes.

Les transports maritimes à Wallis et Futuna ont toujours été limités, et compliqués par l'irrégularité des escales, l'insuffisance de liaisons interîles adéquates et le manque de services et de compétences au sein des autorités portuaires. Depuis septembre 2006, un unique porte-conteneur dessert Wallis et Futuna. Il fait plusieurs escales dans tout le Pacifique et touche Mata'Utu (Wallis) et Leava (Futuna) tous les 24 jours.

Le problème est encore aggravé par l'insuffisance des liaisons aériennes assurant le transport de passagers entre Wallis et Futuna. L'unique aéronef d'*Air Calédonie internationale* est le seul moyen de se rendre d'une île à l'autre.

La desserte maritime actuelle n'offre aucune souplesse pour les approvisionnements. Étant donné

que le transport de marchandises se limite à un seul navire, Wallis et Futuna vit une situation d'isolement qui est aggravé par l'irrégularité des rotations, la cherté du fret et les fortes taxes prélevées sur les biens et services.

1.4 MÉTHODES

Une équipe composée de quatre agents du Programme affaires maritimes s'est rendue à Wallis et Futuna pour une mission d'une semaine, du 15 au 19 juin 2009. Plusieurs consultations ont été organisées dans le pays avec des représentants de l'Administration supérieure, des chefs traditionnels, dont le Roi d'Uvea à Wallis, et les Rois d'Alo et de Sigave à Futuna, des membres de l'Assemblée territoriale, des agents de la Direction des douanes et affaires maritimes, des membres de la Chambre de commerce et des importateurs du Territoire. Une liste des personnes et des organisations consultées est fournie à l'annexe 1.

Les données primaires concernant les mouvements de conteneurs, les importations et exportations, les rotations des navires, les flux de passagers sur les lignes aériennes, les taxes et droits, les infrastructures portuaires et les conditions météorologiques ont été obtenues auprès de la Direction des douanes, du Conseil des prix à la consommation, du Service territorial de la statistique et des études économiques, des compagnies maritimes et aériennes et des importateurs.

L'équipe chargée de l'étude était aussi accompagnée par un interprète de la CPS et une personne rattachée à la Section planification de la CPS qui ont assuré l'interprétation en anglais et français. Compte tenu de l'interprétation, l'équipe a dû consacrer énormément de temps à vérifier les informations obtenues au cours des consultations, et s'est fréquemment scindée en deux pour accélérer le processus. Le rapport original exposant les conclusions de l'étude a été rédigé en anglais, puis traduit en français à l'intention des autorités de Wallis et Futuna.

1.5 STRUCTURE DU RAPPORT

Les conclusions de l'étude sont présentées sous huit grandes sections. Des informations préliminaires sont fournies dans les sections 1, 2 et 3, à savoir respectivement l'introduction, une vue d'ensemble et un profil sur le Territoire de Wallis et Futuna.

La section 4 examine les tendances des flux de marchandises et la situation actuelle des transports maritimes à Wallis et Futuna, dont les liaisons internationales et les transports interîles.

La section 5 traite des différents types de navires qui pourraient assurer la desserte interîles nécessaire sur le Territoire. Les recommandations précisent le type de navire le mieux adapté ainsi qu'un cahier des charges en rapport avec la nature des services maritimes requis.

La section 6 contient des informations détaillées sur les infrastructures portuaires actuelles et les projets de développement. Les recommandations spécifient les infrastructures et services portuaires requis en vue de la desserte maritime interîles proposée.

La section 7 porte sur la nécessité de créer une administration maritime à part entière et de voter des lois et règlements adaptés pour appuyer le développement des transports maritimes dans le pays. Des recommandations ont été formulées dans ce sens.

La section 8 examine d'autres sujets intéressants, tels que les perspectives d'intensification des échanges commerciaux, qui pourraient s'avérer utiles pour de futures entreprises. Les transports maritimes sont un moteur essentiel du développement socio-économique durable et ils sous-tendent le commerce, la sécurité alimentaire et la coopération régionale.

Les défis auxquels sont confrontés les petits États insulaires du Pacifique sont bien connus, et ont déjà été documentés, tout autant que leur isolement et la petite taille de leur économie. Les transports maritimes sont essentiels à la satisfaction des besoins des pays. Le coût élevé associé à l'importation et, dans certains cas, à l'exportation de marchandises, constitue une entrave à la croissance. Durant les deux dernières années, plusieurs initiatives ont été lancées dans la région pour tenter de résoudre les difficultés des petits États insulaires dans ce domaine et améliorer les dessertes maritimes.

2.1 Rapport d'étude : Service de desserte maritime en faveur des petits États insulaires, reliant les Îles Fidji à Wallis et Futuna via Tuvalu, Kiribati et Nauru

En 2006, la CPS et le Secrétariat du Forum des Îles du Pacifique (PIFS) ont conjointement enquêté pour recommander une formule permettant de fournir un service de collecte maritime d'apport entre les Îles Fidji, Tuvalu, Kiribati, Nauru et Wallis et Futuna, et tout autre pays ou territoire insulaire océanien situé au nord des Îles Fidji. Bien que Wallis et Futuna ne soit pas membre du Forum, il a été jugé opportun de l'inclure dans le projet de liaison maritime dans la mesure où le volume de fret supplémentaire généré par le Territoire pourrait améliorer la viabilité du service. La République des Îles Marshall, initialement incluse dans cette étude, devait figurer dans la desserte envisagée, mais un questionnaire préliminaire a révélé qu'elle était globalement satisfaite des possibilités de transport offertes par la Commission micronésienne des transports maritimes (MSC), et elle n'a donc pas souhaité faire partie du service de collecte proposé.

Le Forum et la CPS, par l'entremise de son Programme affaires maritimes, sont convenus de collaborer pour réaliser une étude sur la mise en place d'un service de collecte entre les petits États insulaires étant donné que les organes directeurs des deux organisations avaient souligné l'importance des transports maritimes pour ces États. Une démarche intégrée a été retenue pour enquêter sur la question, recommander un axe d'intervention, et élaborer une stratégie relative à la viabilité du service de collecte envisagé en s'appuyant sur les informations pertinentes recueillies dans l'intervalle et présentées dans ce rapport, ainsi que sur des modèles financiers et un examen de son incidence sur les transports maritimes actuels.

Durant le déroulement de l'étude, des consultations de haut niveau ont été organisées avec les ministres des petits États insulaires qui avaient pris part à la première Conférence régionale des Ministres des transports maritimes (19 avril 2007, Apia, Samoa), et aussi des visites à Nauru et à Tuvalu, une étude théorique, un recueil de données primaires et la tenue de consultations avec un large éventail de parties concernées telles que des importateurs/exportateurs, des transitaires et transporteurs de fret, des autorités portuaires et publiques. Les précieux retours d'information obtenus auprès de ces intervenants très divers ont conduit à examiner quatre solutions, à savoir :

1. « Maintien du statu quo » : Cette formule consiste à maintenir en l'état la desserte des petits États et Territoires insulaires océaniques (ÉTIO) entrant dans l'étude, d'autant qu'ils bénéficient tous de services de transport maritime. D'après les informations reçues, les transports maritimes de Kiribati, Nauru, Tuvalu et Wallis et Futuna sont fiables malgré les préoccupations exprimées quant aux taux élevés de fret, à la possibilité d'acheter des marchandises dans les pays insulaires océaniques et à la régularité des dessertes ;

2. Le rapport précise la taille du navire (150-200 conteneurs EVP/TEU) dont l'achat est préconisé au moyen de l'assistance des donateurs, et examine les solutions de gestion

opérationnelle. Dans un premier temps, il est suggéré de passer un accord avec la Pacific Forum Line (PFL) dont les actionnaires incluent des ÉTIO, à savoir Tuvalu, Nauru et Kiribati, qui seraient intéressés par la desserte proposée. Le modèle financier montre que ce serait une bonne option à moyen ou long terme, avec notamment une baisse des taux de fret de 39 % (à long terme) à 48 % (à court terme) à partir de Suva. Elle pourrait être viable du fait de la possibilité de réduire les taux d'affrètement à court terme, et de la souplesse affichée par Nauru qui accepterait de faire venir du fret de Suva ;

3. D'après un rapport commandé par la PFL en 2005, ce service ne serait rentable, s'il était réintroduit, qu'à la condition de passer des chartes-parties d'un genre ou d'un autre pour l'affrètement d'espace garanti (sur une base utilisée/non utilisée). L'étude a constaté que les ÉTIO n'étaient pas prêts à subventionner des chartes-parties d'affrètement d'espace garanti. Cette formule serait envisageable à moyen et long terme. Des baisses de 33 % des taux de fret à partir de Suva ont aussi été démontrées ; et

4. L'exploitation de la capacité disponible à Tuvalu et à Kiribati : Kiribati venait d'acheter un navire d'occasion de 60 conteneurs EVP/TEU, le *Moanaraoi*, qui pourrait offrir un service limité à Tuvalu, Wallis et Futuna et Nauru. Cette formule a été jugée la meilleure à court et moyen terme dans la mesure où la desserte pourrait démarrer presque immédiatement sans perturber les dispositions prises pour maintenir le statu quo.

Une cinquième possibilité a été évoquée à la première Conférence des Ministres des petits États insulaires sur le service de collecte maritime tenue en avril 2007, à savoir un « Contrat de service maritime régional » analogue à celui de la MSC, mais les auteurs ont estimé que cette option devrait plutôt faire l'objet d'une étude distincte, car elle aurait des incidences sur des pays n'entrant pas dans le champ de l'étude initiale.

2.2 Rapport d'étude : Service de collecte maritime en faveur des petit États insulaires : Exploitation des navires appartenant à Kiribati pour assurer la desserte de Tuvalu, Kiribati et Nauru

Après que les représentants officiels de Kiribati, Nauru et Tuvalu aient examiné le rapport d'étude intitulé « Service de desserte maritime en faveur des petits États insulaires, reliant les Îles Fidji à Wallis et Futuna via Tuvalu, Kiribati et Nauru »¹ à la seconde réunion du Groupe de travail régional sur les services aériens, tenue les 19 et 20 juillet 2007, à Nadi, il a été proposé d'entreprendre une deuxième étude. Le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique s'est à nouveau tourné vers le Programme affaires maritimes pour qu'il examine comment les navires de la Kiribati Shipping Services Limited (KSSL), le *Moanaraoi* et le *Nei Matangare*, pourraient assurer la desserte de Nauru et de Tuvalu. Les représentants officiels présents à cette réunion restaient d'avis que l'option 2 (mise à disposition d'un navire spécialement conçu pour la desserte des petits États insulaires) du premier rapport sur le service de collecte maritime et la signature d'un Contrat de service maritime régional constituaient les meilleures solutions à moyen et long terme.

Selon les conclusions de l'étude, les navires de la KSSL ne pouvaient couvrir à eux seuls les besoins des petits États insulaires, et la KSSL ne pouvait assurer un service viable, offrant des taux de fret compétitifs et les rotations assurées par les compagnies maritimes existantes.² Un navire de 150–

¹ Rapport conjoint du Programme affaires maritimes de la CPS et du programme petits États insulaires du PIFS, achevé en juin 2007.

² Les choses ont beaucoup évolué avec la KSSL depuis lors. La compagnie a revu ses taux de fret et proposé de nouvelles routes maritimes pour répondre aux besoins des autres petits États insulaires. Les décisions quant aux changements proposés seront prises par les dirigeants des petits États insulaires quand ils se réuniront de nouveau pour faire le point des avancées.

200 conteneurs EVP/TEU a été recommandé pour répondre à la demande en provenance des Îles Fidji, et assurer des rotations fréquentes, toutes les trois ou quatre semaines, dans les petits États insulaires.

Les navires de la KSSL sont confrontés à des problèmes de viabilité en raison de la petite capacité de charge des navires qui acheminent des marchandises vers Kiribati, Tuvalu et Nauru. Le fret supplémentaire apporté par Kiribati (et Wallis et Futuna) a assuré des volumes suffisants pour exploiter durablement la desserte maritime entre les petits États insulaires. D'autres questions méritent une attention urgente, comme l'efficacité accrue des ports (et donc la réduction du temps d'escale et l'établissement de références en matière de redevances portuaires), en attendant qu'une solution soit retenue. La modernisation des ports doit se faire en parallèle des projets de développement envisagés à moyen et long terme.

Étant donné que l'option 2 (mise à disposition d'un navire spécialement conçu pour répondre aux besoins) et la signature d'un Contrat de service maritime régional étaient les solutions recommandées à moyen et long terme pour venir à bout des insuffisances des dispositifs en place, il a été recommandé d'utiliser les navires de la KSSL pour tester les solutions proposées à long terme, notamment en récupérant aux Îles Fidji un petit nombre de conteneurs destinés à Nauru et d'en transporter d'autres pour Tuvalu et Kiribati.

2.3 Détermination des dirigeants des petits États insulaires à résoudre leurs difficultés en matière de transports maritimes et évolution récente de la situation

Les problèmes posés par la desserte maritime des petits États insulaires – Nauru, Kiribati, Tuvalu, Wallis et Futuna – ont été abordés, ces dernières années, à l'occasion de plusieurs conférences régionales, notamment à la réunion des Chefs d'État et de gouvernement du Forum de 2007 à Nadi, à la réunion du CRGA de la CPS à Nouméa, en novembre 2006, et à la réunion entre Taïwan et ses alliés océaniques, en août 2006 à Palau.

La question a également été soulevée à l'Assemblée générale annuelle de la Pacific Forum Line (PFL) qui a eu lieu à Nadi, en juin 2005, et où trois des actionnaires — Nauru, Kiribati et Tuvalu — ont demandé à la PFL d'envisager de restaurer le service de collecte à destination de leurs pays respectifs qui avait été interrompu en 1993. La PFL a réalisé une étude de faisabilité qui s'est achevée en décembre 2005. Il a été recommandé à la PFL de ne pas réintroduire ce service du fait de sa viabilité financière improbable.

À la première Conférence régionale des Ministres des transports maritimes tenue le 19 avril 2007, à Apia (Samoa), Les Ministres ont particulièrement noté qu'il convenait d'engager des mesures en faveur des transports maritimes, compte tenu de leur importance pour le commerce, et de poursuivre les travaux en rapport avec les initiatives prévues pour ce secteur par le Plan pour le Pacifique, notamment celles intéressant les petits États insulaires et la sûreté maritime.³ Par ailleurs, les Ministres ont spécialement rappelé que la mise en place de liaisons maritimes régulières et abordables était une question pérenne et une priorité vitale pour les petits États insulaires ; ils ont encouragé et appuyé l'étude de faisabilité sur les services de collecte maritime, conjointement réalisée par le Programme affaires maritimes de la CPS et le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique, et se sont déclarés impatients de prendre connaissance du projet de rapport avant la mi-juin 2007, avant la tenue de la réunion des Chefs d'État et de gouvernement du Forum des Îles du Pacifique. Le premier rapport de l'étude « Service de desserte maritime en faveur des petits États

³ Programme affaires maritimes de la CPS (2008). *Communiqué des Ministres des transports maritimes*. Première Conférence régionale des Ministres des transports maritimes, Apia (Samoa), 19 avril 2007. Disponible depuis le 29 septembre à l'adresse suivante : <http://www.spc.int/maritime>

insulaire, reliant les Îles Fidji à Wallis et Futuna via Tuvalu, Kiribati et Nauru » a permis d'étudier les solutions envisageables pour assurer une liaison maritime viable aux petits États de la région tout en fournissant les éléments nécessaires à de futures études sur le même thème.

Lors du Sommet de Niue, tenu en août 2008, les chefs d'État et de gouvernement des petits pays insulaires membres du Forum ont chargé la CPS et le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique d'approfondir la réflexion sur trois des cinq options précitées : i) acquisition d'un nouveau navire, qui serait financé par les bailleurs de fonds ; ii) exploitation de la capacité existant à Tuvalu et à Kiribati, c'est à dire que le *Moanaraoi* pourrait assurer un service limité sur Tuvalu, Wallis et Futuna et Nauru ; et iii) conclusion d'un « Contrat de service maritime régional », la meilleure option à long terme. Suite à cette demande, la situation a évolué comme suit :

1. Les cadres du Programme affaires maritimes ont rencontré des représentants des affaires étrangères, des agents du service des transports maritimes et des compagnies maritimes de Kiribati en octobre 2008 pour examiner les points préoccupants et problématiques quant à l'éventuelle utilisation des navires appartenant à l'État pour assurer une desserte limitée vers Tuvalu, Nauru et Wallis et Futuna. Il a été suggéré d'organiser une réunion de haut niveau entre les ministres des transports des petits États insulaires concernés afin de faire avancer la réflexion.
2. En décembre 2008, le Programme affaires maritimes a préparé un rapport d'étude de l'acquisition d'un nouveau navire financé par des bailleurs de fonds. Ce rapport, que les petits États insulaires pourraient présenter à l'appui d'une demande de financement, a été révisé en février 2009 pour actualiser les chiffres utilisés dans le modèle financier.
3. En février 2009, une deuxième Conférence des Ministres des transports des petits États insulaires, dont Kiribati, Tuvalu, Nauru et les Îles Marshall, a été organisée par la CPS et le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique pour examiner plus avant l'option consistant à utiliser les capacités existantes, et présenter un projet de contrat de service de desserte entre la Kiribati Shipping Services Limited (KSSL) et les petits États insulaires concernés. Wallis et Futuna avait également été invité à participer à cette conférence, sans pouvoir y envoyer un participant.
4. Une étape décisive a été franchie avec la signature d'un communiqué ministériel entre les Ministres des transports de Kiribati, Tuvalu, Nauru et le Secrétaire d'État aux transports de la République des Îles Marshall par lequel il a été décidé d'utiliser les navires de la Kiribati Shipping Services Limited (KSSL) pour assurer, dans un premier temps, un service à court terme de transports maritimes régionaux entre Suva, Tuvalu, Kiribati, Nauru, et Wallis et Futuna (s'ils le souhaitent) en complément de leurs services existants. Wallis et Futuna avait été invité à participer à cette conférence, mais n'a pas pu se faire représenter.
5. Dans leur communiqué, les ministres invitaient aussi la CPS et le Secrétariat général du Forum à prendre rapidement des dispositions visant à : mettre sur pied une « Commission des transports maritimes » analogue à la Commission micronésienne des transports maritimes ; réaliser des études sur les ports d'éclatement, la cartographie des denrées transportées et leur commerce ; analyser et chiffrer le coût d'achat d'un navire spécialement construit à cet effet et financé par des bailleurs de fonds. Des informations à jour sur ces différentes activités devaient être présentées à la deuxième Conférence régionale des Ministres des transports maritimes, prévue en mai 2009 aux Tonga.

Une troisième Conférence des Ministres des transports (Îles Cook, Kiribati, Nauru, Niue, Palau, Polynésie française, République des Îles Marshall, Tuvalu et Wallis et Futuna) a été organisée par la CPS à Nuku'alofa (Tonga) le 13 mai 2009. Les Ministres des petits États insulaires sont convenus comme suit :

1. La Kiribati Shipping Services Limited (KSSL) a commencé à assurer le service de collecte convenu entre Suva et Tuvalu, Nauru et Kiribati, en complément de leurs services existants, avec Suva comme port de transbordement. Le Territoire de Wallis et Futuna pourrait y être associé ultérieurement après discussion avec les autorités compétentes.

2. Le Comité de la Commission des transports maritimes des petits États insulaires du Pacifique Central, composé de représentants de Kiribati, des Îles Marshall, de Nauru et de Tuvalu, ainsi que d'autres États et Territoires intéressés tels que les États fédérés de Micronésie, Palau et Wallis et Futuna, accélère les préparatifs visant à créer une « Commission des transports maritimes du Pacifique central », qui sera composée de représentants des pays concernés, sur le modèle de la Commission micronésienne des transports maritimes. Afin de faciliter le projet, la CPS et le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique travailleront en collaboration avec le Comité afin d'élaborer un projet de cadre portant création de la Commission des transports maritimes du Pacifique central et rendront compte des progrès accomplis lors de la prochaine conférence ministérielle.

3. La CPS et le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique poursuivent les études concernant les ports d'éclatement et la cartographie des échanges de marchandises. Les petits États insulaires concernés s'engagent à transmettre à la CPS les données et les informations requises pour veiller à ce que les résultats commerciaux escomptés ressortant de ces études soient réalistes. La CPS et le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique rendront compte des progrès accomplis lors de la prochaine conférence ministérielle.

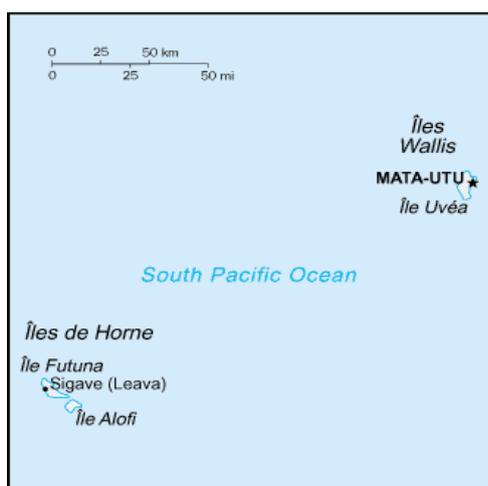
4. Ils ont pris acte du rapport de la CPS concernant l'utilisation d'un navire de collecte financé par des bailleurs de fonds et demandé à la CPS de peaufiner ce rapport en tenant compte des débats qui ont eu lieu pendant la conférence, notamment en ce qui concerne les services existants. La CPS et le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique rendront compte des progrès accomplis lors de la prochaine conférence ministérielle.

5. La CPS et le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique examinent la possibilité d'établir des services de collecte maritime entre le Samoa, Tokelau, les Îles Cook, Niue, les Samoa américaines et d'autres États et Territoires intéressés, analogues à ceux proposés dans le rapport du Programme affaires maritimes daté de juin 2007 et intitulé « Service de desserte maritime en faveur des petits États insulaires, reliant les Îles Fidji à Wallis et Futuna via Tuvalu, Kiribati et Nauru ». La CPS et le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique rendront compte des progrès accomplis lors de la prochaine conférence ministérielle.

Le 14 mai 2009, la Kiribati Shipping Services Limited (KSSL) a signé un contrat de service maritime régional avec les gouvernements de Nauru, Tuvalu, Kiribati et Wallis et Futuna afin de leur fournir une desserte maritime régulière. Ce service a commencé en avril 2009 à titre d'essai. Le Territoire de Wallis et Futuna doit encore confirmer qu'il pourra embarquer un minimum de 10 conteneurs par mois, et la KSSL n'a donc pas encore commencé à desservir le Territoire.

3.1 Informations générales

Situé à quelque 300 km à l'ouest de l'archipel des Samoa, Wallis et Futuna est un archipel composé de l'île principale d'Uvea (Wallis) qui est entourée par plus de 20 îlots, appelés *motu*, disséminés dans le lagon, et ceinturée par un récif corallien. Mata'Utu, la capitale et principale ville du Territoire, est située sur Uvea (Wallis). L'île de Futuna se trouve à 200 km au sud-ouest d'Uvea, et a Leava pour port d'entrée. Le point culminant du Territoire est le Mont Singavi qui est également situé sur Futuna.



Carte de Wallis et Futuna (source : www.cia.gov)

Objet	Information
Position	10° 00' de latitude sud et 176° 10' de longitude ouest
Capitale	Mata'Utu (île d'Uvea)
Monnaie	Franc Pacifique (CFP). 100 CFP = 100 centimes.
Fuseau horaire	GMT +12
Code d'appel international	+681
Station radio côtière	VHF 16
Langue officielle	Français

3.2 Situation politique

Wallis et Futuna est un Territoire français d'outre-mer dont le statut est défini par la Constitution et les lois françaises. Le Chef de l'État est le président de la France représenté sur place par l'Administrateur supérieur. Le chef du gouvernement est le président de l'Assemblée territoriale. Le Conseil des ministres est constitué par un Conseil territorial composé des trois rois (d'Alo, Sigave et Wallis) et de trois membres nommés par l'Administrateur supérieur. Le président français est élu pour des mandats de cinq ans. Les revenus du Territoire se composent des aides de l'État français, des droits prélevés sur les licences de pêche accordées au Japon et à la Corée du Sud, des droits et taxes d'importation et des envois de fonds des travailleurs résidant en Nouvelle-Calédonie. La défense est une compétence de l'État français.

3.3 Surface terrestre

Au total, l'archipel de Wallis et Futuna (composé de Wallis, Futuna, Alofi et d'une vingtaine d'îlots) couvre 142 kilomètres carrés.

3.4 Population

Selon le dernier recensement, le Territoire comptait 13 484 habitants en 2008, avec une émigration régulière à destination de la Nouvelle-Calédonie. La population est à 60% environ d'origine wallisienne, à 30% d'origine futunienne, les 10% restants étant d'origine diverse (européenne ou autre). Le PIB par habitant est estimé à environ 10 000 euros.

3.5 Agriculture

Environ 80 % de la population active tirent leur subsistance de la culture du cocotier, de l'igname, du taro et de la banane, de l'élevage de chèvres et de cochons, et de la pêche. L'économie est globalement limitée à une petite agriculture vivrière. Quelque 36 % des terres sont cultivées en continu.

3.6 Économie

L'économie se limite à l'agriculture vivrière traditionnelle, et environ 80 % de la population active tirent leurs revenus de l'agriculture (cocotier et légumes), de l'élevage (principalement de porcins) et de la pêche. Environ 4 % des habitants sont employés dans la fonction publique. Les revenus publics sont composés des aides françaises, des droits versés par le Japon et la Corée du Sud en contrepartie de licences de pêche, des droits et taxes d'importation et des envois de fonds des travailleurs expatriés en Nouvelle-Calédonie.

3.7 Secteur de la fabrication

On compte quelques petites industries, notamment la production de coprah, la fabrication d'artisanat, la pêche et la production de bois d'œuvre.

3.8 Tourisme

Le tourisme ne s'est guère développé.

3.9 Envoi de fonds

Les envois de fonds des travailleurs expatriés en Nouvelle-Calédonie constituent une importante source de revenus pour nombre de familles de Wallis et Futuna.

3.10 Commerce

Hors carburant, les marchandises importées en 2006 représentaient 4,733 millions de CFP (54 millions de dollars É.-U.), soit 1 500 conteneurs. Les produits importés, à 97% depuis la France, sont notamment des produits chimiques, des machines et des biens de consommation. Les autres partenaires commerciaux sont l'Australie (2%) et la Nouvelle-Zélande (1%). Hormis des expéditions occasionnelles (par exemple 30 tonnes de trocas environ en 2005), le Territoire se caractérise par une quasi-absence d'exportations.

3.11 Aéroports

L'aéroport international d'Hihifo est situé sur l'île de Wallis. Futuna a aussi son aérodrome, situé à 5km de Leava. La compagnie aérienne calédonienne, *Air Calédonie internationale*, est la seule à desservir le Territoire. Compte tenu de l'absence de liaison maritime entre Wallis et Futuna, *Air Calédonie internationale* assure deux rotations par jour trois fois par semaine entre les deux îles à l'aide de deux Twin Otter de 15 places.

3.12 Ports internationaux

Il existe deux ports d'entrée, celui de Mata'Utu sur Wallis, et celui de Leava sur Futuna.

SECTION 4 SERVICES MARITIMES ET FLUX DE MARCHANDISES

4.1 SITUATION ACTUELLE DES SERVICES MARITIMES INTERNATIONAUX

Routes maritimes et fréquence des rotations

Les transports maritimes sont actuellement assurés par une seule compagnie au moyen du navire *Southern Phoenix*⁴ qui achemine du fret à destination de Wallis et Futuna toutes les deux ou trois semaines. Les compagnies Reef Shipping, Pacific Direct Line (PDL) et Moana Shipping se partagent le tonnage embarqué pour Wallis et Futuna dans le cadre d'un consortium. Le *Southern Phoenix* a été affecté à cette route par la compagnie PDL en avril 2009 afin d'améliorer leur service exclusif assuré entre les Îles Fidji et Wallis/Futuna/Funafuti/Tarawa.⁵ Les transbordements de la cargaison sont effectués à Suva. On trouvera au tableau 4.1 des informations sur les routes et la fréquence actuelle des rotations.

Avant septembre 2006, Reef Shipping et Moana Shipping Lines desservaient Wallis et Futuna avec le *Southern Moana* et le *Sofrana Pasifika*, mais ce dernier a été retiré, car cette liaison n'était pas rentable.

Tableau 4.1 : Routes et fréquence des rotations du *Southern Phoenix* à destination de Wallis et Futuna (juin 2009)

Routes actuelles	Compagnie	Fréquence
<i>Southern Phoenix</i>		
En provenance de Nouvelle-Zélande-Suva-Wallis-Futuna-Funafuti-Tarawa	Reef Shipping / Pacific Direct Line / Moana Shipping	2-3 semaines
En provenance d'Australie-Suva-Wallis-Futuna-Funafuti-Tarawa		
En provenance d'Asie-Auckland-Nouméa-Suva-Wallis-Futuna		
En provenance d'Auckland-Nouméa-Lautoka-Suva-Wallis-Futuna-Funafuti-Tarawa		

Le fret international destiné à Wallis et Futuna est d'abord débarqué à Wallis, puis le navire poursuit sa route jusqu'à Futuna où il décharge les marchandises destinées à cette île avant de quitter le pays. Tout le fret destiné à Futuna est débarqué à Wallis, où il est dépoté puis embarqué à bord avec des conteneurs vides laissés à Wallis. Il n'y a aucun autre moyen d'acheminer du fret entre Wallis et Futuna à part cette desserte maritime mensuelle.



Figure 4.1 : Connexions entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande et Wallis et Futuna



Figure 4.2 : Connexions entre l'Asie et l'Europe et Wallis et Futuna

⁴ C'était ce navire qui desservait Wallis-et-Futuna à l'époque où l'étude a été réalisée. L'évolution des circonstances (par exemple la maintenance, des avaries, de nouveaux navires, de nouvelles routes) pourrait inciter les compagnies à affecter un autre navire sur ces routes.

⁵ Le *Southern Trader* a remplacé le *Southern Pasifika* qui fait route entre Auckland, Nouméa, Lautoka, Suva, Port-Vila et Santo.

4.2 DESSERTES MARITIMES INTERÎLES

Alors qu'une desserte internationale limitée est assurée de Wallis à Futuna, il n'en existe aucune en sens inverse. Les Futuniens sont donc désavantagés par rapport aux Wallisiens, et n'ont guère la possibilité de développer le commerce local. Une liaison maritime interîles a été jugée nécessaire pour transporter les équipements lourds nécessaires au développement des infrastructures, au transport des produits, du matériel, des matériaux de construction et des véhicules.

L'autre problème auquel le Territoire est confronté est l'absence de desserte maritime interîles pour le transport de passagers entre Wallis et Futuna. La population est donc totalement dépendante des vols d'*Air Calédonie international* qui ne sont assurés que trois fois par semaine, avec seulement 15 passagers par vol. C'est un vrai problème pour les personnes désireuses de développer le commerce ou d'organiser de grandes manifestations ou des échanges culturels. Le billet aller-retour sur les vols de la compagnie coûte environ 20 000 CFP⁶. Toutefois, les enfants du pays voyagent gratuitement lorsqu'ils reviennent de vacances.

Les consultations organisées avec les parties concernées tout au long de l'étude ont clairement montré qu'il faut établir un service maritime interîles de transport des passagers qui serait utile aux Wallisiens comme aux Futuniens. Les chefs traditionnels futuniens sont aussi d'avis que le développement des liaisons maritimes contribuerait à renforcer les liens culturels et traditionnels entre Futuna et Wallis, ainsi qu'avec leurs autres voisins de la région telle que les Îles Fidji, le Samoa et la Nouvelle-Calédonie.

4.3 FLUX DE MARCHANDISES À DESTINATION DE WALLIS ET FUTUNA

En 2006, quand le *Southern Moana* faisait escale à Mata'Utu (Wallis) et à Leava (Futuna) tous les 24 jours, des créneaux correspondant à 512 conteneurs vides et 250 conteneurs pleins ont été proposés à Wallis et Futuna. Cependant, le navire n'arrivait jamais à pleine charge à Wallis et Futuna. D'après une précédente étude de la CPS (juin 2007)⁷, le *Southern Moana* acheminait en 2006 une moyenne de 110 conteneurs par mois à Wallis et de quatre à cinq à Futuna.

À l'heure actuelle, le *Southern Phoenix* a une capacité de 167 conteneurs EVP/TEU secs et une cale frigorifique de 28 EVP/TEU. D'après les données et statistiques fournies à l'équipe, 1 700 conteneurs en moyenne seraient expédiés chaque année à destination de Wallis, soit 142 conteneurs par mois. Après dépotage et ré-arrimage à Wallis, 533 conteneurs seraient transportés chaque année sur Futuna, soit 45 conteneurs par mois.

Le tableau 4.1 donne les tendances des mouvements de conteneurs vers Wallis et Futuna de 2004 à 2008. Les chiffres montrent une augmentation générale du flux de conteneurs ainsi que de la valeur des importations (voir le tableau 4.2) destinées au pays entre 2006 et 2008. Ceci souligne encore la nécessité d'améliorer les transports maritimes dans le pays afin de répondre à l'intensification de la demande.

Notons que la forte augmentation du nombre de conteneurs expédiés vers le pays en 2008 est due à des envois spéciaux pour l'acheminement du matériel destiné à la rénovation des aéroports.

⁶ Source : Bureau d'*Air Calédonie international*, Wallis-et-Futuna, 17 juin 2009.

⁷ CPS (juin 2007). Rapport d'étude : Service de desserte maritime en faveur des petits États insulaires, reliant les Îles Fidji à Wallis et Futuna via Tuvalu, Kiribati et Nauru. Secrétariat de la Communauté du Pacifique, Suva.

Tableau 4.1 Nombre de conteneurs (20 et 40 pieds) débarqués à Wallis et Futuna

	2004	2005	2006	2007	2008
Wallis	1555	Inconnu	inconnu	1295	1460
Futuna	252	inconnu	inconnu	479	586
Total	1807	1500	1500	1774	2046

Tableau 4.2 Données sur le commerce de Wallis et Futuna (2004 – 2008)

Année	2004	2005	2006	2007	2008
Importations					
Valeur (millions de CFP)	7 200,0	4 778,10	4977,9	5 368,2	5 976,4
Volume (tonnes)	77,0	26,5	26,5	32,2	32,6
Conteneurs (EVP/TEU)/an	1 807	1 500	1 500	1 774	2046
Conteneurs (EVP/TEU)/mois	151	125	125	148	171
Marchandises dégroupées (R/t)	inconnu	inconnu	inconnu	inconnu	inconnu
Exportations					
Valeur (millions de CFP)	aucun	inconnu	11,6	aucun	aucun
Volume (tonnes)	aucun	29,8	19	aucun	aucun
Conteneurs (EVP/TEU)	n/a	n/a	inconnu	n/a	n/a
Marchandises dégroupées (R/t)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Le manque de données détaillées sur le nombre total de conteneurs secs et de conteneurs frigorifiques expédiés à Wallis et Futuna n'a pas permis une analyse plus fine. L'équipe a été confrontée au même problème en ce qui concerne les tonnages de marchandises dégroupées, d'où un manque d'information là aussi.

Principaux partenaires à l'importation

Le Territoire a pour principaux partenaires d'importation l'Australie et l'Europe suivies par l'Asie, la Nouvelle-Zélande, les Îles Fidji, la Nouvelle-Calédonie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Vanuatu et les États-Unis d'Amérique. Le tableau 4.3 montre la part relative du fret en provenance de chacun de ces pays pour l'année 2008, en conteneurs de 20 pieds. Les ports de transbordement sont principalement Auckland, Nouméa et les Îles Fidji.

Certains des importateurs de Wallis et Futuna préfèrent s'adresser à la France en raison de réseaux bien établis et des accords préférentiels avec l'UE. Ils seraient globalement d'accord pour importer davantage depuis les pays insulaires océaniques, bien que des craintes aient été exprimées quant à la qualité des marchandises, la régularité des approvisionnements et la fiabilité des dessertes maritimes.

Tableau 4.3 : Partenaires d'importation et part de chacun d'eux dans le volume total des importations

Partenaires d'importation	% du total des importations
Europe	20 %
Australie	20 %
Asie	15 %
Nouvelle-Zélande	15 %
Îles Fidji	10 %
Nouvelle-Calédonie	10 %
Papouasie-Nouvelle-Guinée	4 %
Vanuatu	3 %
États-Unis d'Amérique	3 %

4.4 QUESTIONS DIVERSES

Avaries et pertes de denrées périssables pendant le transbordement

Des incidents ont été rapportés aux membres de l'équipe quant à des avaries de denrées périssables survenues durant le transbordement aux Îles Fidji. Des denrées réfrigérées auraient été débarquées à Lautoka, puis transportées à Suva dans des camions non réfrigérés, d'où les avaries et la perte des marchandises. Le fait qu'il n'y ait pas de véhicules réfrigérés permettant de transporter des denrées de Lautoka à Suva est vu comme l'origine du problème. Toutefois, durant des entretiens avec deux agents maritimes des Îles Fidji, il est apparu que les conteneurs réfrigérés pouvaient conserver une température assez constante pendant au moins deux jours à partir du moment où ils ont été débarqués du navire et chargés sur les camions. Une chute d'un degré peut être constatée après trois jours. Un camion transportant un conteneur chargé peut couvrir la distance entre Lautoka et Suva en moins de quatre heures. Il serait donc souhaitable que les importateurs de Wallis et Futuna qui ont subi des avaries avec des denrées réfrigérées se mettent directement en contact avec leurs agents aux Îles Fidji pour régler le problème.

Taxes et droits d'importation

Il est aussi apparu que les importateurs de Wallis et Futuna se plaignent des droits et taxes élevés prélevés par l'Administration sur les marchandises importées. Le tableau 4.4 indique les droits et taxes actuellement acquittés par les importateurs du Territoire sur un conteneur de 20 pieds plein de marchandises solides. Hors coût du fret, les taxes et autres droits peuvent atteindre jusqu'à 100 000 CFP.

Les compagnies qui importent des marchandises de Suva à Wallis finissent parfois par payer quelque 333 300 CFP en fret et taxes sur un conteneur sec de 20 pieds à pleine charge. L'absence d'exportations est l'un des facteurs qui contribue à la cherté des taxes d'importation sur lesquelles l'Administration doit compter pour générer des recettes.

Tableau 4.4 : Droits et taxes prélevés sur les importations à Wallis et Futuna

Pour un conteneur sec de 20 pieds à pleine charge	
Droits et taxes	Montant
CAF	15 % du tarif de fret
Coefficient d'ajustement de soutage	45 % du tarif de fret
Redevance sécurité (code ISPS)	6 USD
Frais de débarquement	40 500 CFP
Frais de nettoyage	20 000 CFP
Taxes portuaires	30 000 CFP
Frais d'imprimés (pour certaines compagnies seulement)	1 800 CFP

Le principal problème auquel est confronté Wallis et Futuna — d'où la présente étude — est de trouver des solutions pour améliorer le transport maritime de fret et de passagers entre Wallis et Futuna. Après avoir minutieusement examiné tous les facteurs entrant en ligne de compte, l'équipe chargée de l'étude a proposé trois solutions quant au type de navire qui serait bien adapté pour ce service, à savoir :

1. un chaland (ou barge) de débarquement ;
2. un navire roulier interîles (roro) (tel que le *Westerland*) ; et
3. un navire de charge pouvant transporter des passagers.

Cette section donne les spécifications techniques détaillées pour chacun des navires et examine leurs avantages, tandis que le reste du rapport est consacré à d'autres aspects importants tels que les services et infrastructures portuaires nécessaires, les fonctions de l'administration maritime, les aspects juridiques, les considérations météorologiques ainsi que les mesures nécessaires en matière de formation et de renforcement des capacités.

5.1 PREMIÈRE PROPOSITION : CHALAND DE DÉBARQUEMENT

Le chaland de débarquement est considéré comme la meilleure des trois solutions proposées, car il est adapté aux installations portuaires des deux îles et aux conditions météorologiques qui y prévalent. Les photographies 5.1 à 5.8 illustrent les diverses caractéristiques d'une barge classique telle que celle suggérée pour assurer le transport de fret et de passagers entre Wallis et Futuna.



Figure 5.1 : Chaland de débarquement transportant des conteneurs



Figure 5.2 : Chaland de débarquement transportant des passagers et du fret

Le chaland de débarquement est le seul type de navire qui peut transporter du fret, des véhicules et des passagers entre des ports ne disposant pas de quais d'accostage dotés de tous les équipements nécessaires. Ce sont des navires polyvalents qui peuvent décharger leur cargaison à quai, sur des rampes ou sur une plage.

Des barges sont très souvent utilisées pour transporter les équipements lourds utilisés pour l'aménagement de zones côtières isolées, d'hôtels situés sur des îles ou de communautés côtières. Les consultations menées à Futuna ont montré que l'île a besoin de ce type d'équipements pour entretenir les routes et aménager d'autres infrastructures. Compte tenu des circonstances, aucun

autre navire ne pourrait assurer le transport d'équipements lourds jusqu'à Futuna aussi facilement qu'un chaland de débarquement.

Les barges de nouvelle génération sont à large coque et à fond plat, ce qui permet de les manœuvrer à très faible profondeur même avec de lourdes charges ; de ce fait, on peut construire à faible coût des rampes en eau peu profonde, situées dans des zones protégées, de manière à assurer la sécurité et le confort de l'équipage et des passagers.

En juillet 2009, ce type de barge se vendait pour environ 2,38 millions de dollars É.-U.



Figure 5.3 : Cabine passagers



Figure 5.4 : Partie du pont principal destinée à



Figure 5.5 : Pont principal et l'arrimage des



Figure 5.6: Espace supplémentaire pour les cabines passagers conteneurs



Figure 5.7 : Carré avec cuisines à l'arrière



Figure 5.8 : cuisines

5.1.1 Spécifications techniques du chaland de débarquement

On trouvera au tableau 5.1, à titre d'information, les spécifications techniques d'un chaland de débarquement classique du type jugé adapté pour assurer cette desserte. S'il est équipé d'une grue, il peut aussi servir à la maintenance des aides à la navigation et à d'autres travaux à terre.

Tableau 5.1 Spécifications techniques générales du chaland de débarquement proposé

<p>Généralités Année de construction : 2007 Classification du registre Lloyds : (A1+AMS conçu pour le service sans restriction) Indicatif d'appel international n° : Port d'immatriculation et pavillon : Numéro d'identification OMI :</p> <p>Principales dimensions Longueur hors tout : 45,50 mètres Barrot : 10,90 mètres Creux : 3,20 mètres Tirant d'eau prévu : 2,20 mètres Tirant d'eau maximum : 2,40 mètres Tonnage brut : 488/146</p> <p>Citerne et capacité de charge (approximative *) Eau douce : 449 m³* Réservoir long rayon d'action : 248 m³* Citerne de ballast (eau douce/eau de mer) : 84 m³* Surface de pont : 230 M²* Pontée : 330 tonnes Résistance du pont : 5 tonnes/m²</p> <p>Équipement de manutention de cargaison Pompe à eau douce : 1 x 60m³/heure @ 50m de hauteur d'élévation Pompe à mazout : 1 x 60m³/heure @ 50m de hauteur d'élévation</p> <p>PERFORMANCE Vitesse maximale aux essais : 11,5 nœuds</p>	<p>Accastillage et machines Porte de rampe pour l'échouage : Ancre de bossoir : 2 ancres de 900 kg sans jas, avec chaîne de mouillage à 8 manilles. Guindeau : 2 guindeaux électriques et hydrauliques avec deux barbotins, deux poupées de halage et moteur électro-hydraulique Prises d'alimentation électrique pour conteneurs réfrigérés : 2 x 230V, 4 x 415V</p> <p>Machines Moteurs marins : 2 x CAT 3412 Puissance : 2 x 720 chevaux@1800 rpm Tuyère du propulseur d'étrave : 3 tonnes Propulsion : 2 hélices à pas fixe Générateur : 2 x CUMMINS 6BT5.9D(M), 80 KW 415/3/50 Consommation totale de carburant : 167 litres/heure @ 80 %</p> <p>NAVIGATION ET COMMUNICATION Matériel de communication et de navigation Conformité du matériel de communication avec le SMDSM pour A3 et les exigences de l'État du pavillon pour les navires de <500 TJB</p> <p>Sécurité et matériel de lutte contre l'incendie Conforme à la Convention SOLAS, aux exigences pour les navires de cette classe et à celles de l'État du pavillon. Engins de sauvetage pour 22 personnes Canot de sauvetage : 1 x canot semi-gonflable de six personnes, avec moteur hors-bord de 25 chevaux sur bossoir.</p> <p>Cabines Climatisation centrale : Nombre total de couchette : 22 Nombre total de membres d'équipage : 10 Nombre total de couchette passager : 12 Nombre total de passagers de pont : 12 [si la poupe et la passerelle sont couvertes]</p>
--	--

5.1.2 Niveau d'armement proposé et certification régionale pour le cabotage interîles

Nombre	Grade	Diplôme
1	Capitaine	Capitaine, classe 4
2	Capitaine en second	Capitaine, classe 4 ou 5
3	Chef mécanicien	Mécanicien, classe 4
4	Second mécanicien	Mécanicien, classe 4 ou 5
5	Mécanicien	Matelot de quart - mécanicien
6	Maître d'équipage/ Manœuvrier	<ul style="list-style-type: none"> • Matelot breveté ou • Matelot de quart à la passerelle ou brevet intégré
7	Brevet intégré 1	Matelot de quart à la passerelle ou brevet intégré
8	Brevet intégré 2	Matelot de quart à la passerelle ou brevet intégré
9	Cuisinier de bord	Cuisinier
10	Steward	Steward

Tableau 5.2 : Niveau d'armement proposé

Selon nos estimations, un chaland de débarquement présentant les spécifications techniques proposées nécessiterait une équipe de 10 hommes (y compris le capitaine) titulaires des qualifications proposées au Tableau 5.2.

5.2 DEUXIÈME PROPOSITION : NAVIRE ROULIER INTERÎLES (RORO)

Plusieurs demandes ont été formulées durant les entretiens pour qu'un service soit mis en place afin de transporter un nombre raisonnable de passagers et de véhicules entre les îles à certaines époques de l'année. Un roulier similaire à celui illustré à la Figure 5.10 a été envisagé en deuxième option. Les navires de ce type peuvent aussi transporter un petit nombre de conteneurs chargés sur des camions porte-containers.

Un roulier de ce genre pourrait être profitablement exploité dans un contexte caractérisé par un flux interîles assez important et régulier de passagers et de véhicules. Toutefois, les statistiques concernant la circulation des passagers, du fret et des véhicules montrent que son exploitation ne serait pas viable dans les conditions actuelles. En outre, ces rouliers requièrent des rampes de débarquement en eau assez profonde qui n'existent dans aucun des deux ports. Quand un grand nombre de passagers doit être transporté, il est préférable de passer un accord préalable avec les sociétés fidjiennes ou samoanes qui exploitent des rouliers afin qu'elles assurent la desserte.



Figure 5.10 : Le *Westerlan*



Figure 5.11 : Un camion porte-conteneurs à bord du navire



Figure 5.12 : Ferry roro interîles

5.3 TROISIÈME PROPOSITION : NAVIRE DE CHARGE POUVANT TRANSPORTER DES PASSAGERS

Il s'agirait d'un petit cargo pouvant transporter des conteneurs et un petit nombre de passagers de pont qui assurerait une rotation mensuelle régulière. Selon les statistiques de fret entre Wallis et Futuna, un nombre appréciable de conteneurs est transbordé entre les deux îles, tandis que le nombre de passagers varie en fonction des saisons. Ce type de navire présenterait l'avantage de transporter des cargaisons conteneurisées ainsi que des marchandises dégroupées depuis les pays voisins, ce qui développerait le service international actuel.

Le transport de passagers sur le pont exigerait l'installation de cuisines/toilettes élémentaires qui pourraient être aménagées dans des conteneurs. Les deux quais existants peuvent accueillir ce type de navire si les conditions météorologiques sont bonnes, notamment à Futuna. L'étude a montré que la houle et les vents défavorables sont un souci fréquent pour les navires qui accostent au port de Futuna, et qu'ils occasionnent souvent des délais coûteux.



Figure 5.13 : Le *Komaiwaii II* : un cargo pouvant transporter des passagers

5.4 RECOMMANDATIONS

Après avoir pesé les avantages et inconvénients des trois types de navires proposés pour répondre aux besoins de transport interîles à Wallis et Futuna, l'équipe chargée de l'étude recommande ce qui suit :

Recommandation 1 : **Un chaland (barge) de débarquement serait le navire le mieux adapté pour répondre aux besoins actuels de Wallis et Futuna en matière de transports interîles.**

Après avoir examiné différents types de navires, l'équipe est d'avis que le chaland de débarquement est la meilleure des trois solutions proposées compte tenu du type de desserte requis, des installations portuaires existantes, des conditions météorologiques et des besoins de transport.

Les barges peuvent emprunter des rampes de débarquement en béton et offrent une grande souplesse d'utilisation. En outre, selon la classification actuelle du registre Lloyds pour les services sans restriction, elles peuvent transporter jusqu'à 12 passagers (en couchettes cabine). Si elle devait être utilisée pour du petit cabotage, comme c'est le cas dans d'autres ÉTIO, le pont des embarcations et le pont de dunette pourraient être prolongés, recouverts et équipés de sièges pour transporter des passagers de pont. Ceci augmenterait la capacité de 12 personnes, soit un maximum de 24 personnes par traversée, plus 17 conteneurs chargés de 20 pieds. Ces chiffres sont jugés suffisants pour les échanges compte tenu des deux vols (30 passagers aller-retour) assurés trois fois par semaine.

Si les cargos internationaux débarquent les conteneurs de Futuna à Wallis, la barge sera occupée à plein temps, avec 16 conteneurs de 20 EVP/TEU à transporter à chaque traversée. Cela laisserait assez de temps pour le dépotage et la mise en conteneurs à Wallis, tout en réduisant la durée de rotation du navire international et donc, les coûts acquittés par les consommateurs. Le transport de conteneurs vides de Futuna à Wallis contribuera aussi à viabiliser la desserte assurée par le chaland de débarquement.

6.1 PORT DE MATA'UTU À WALLIS

Situé sur la côte est de l'île, le port de Mata'Utu est le principal port d'entrée à Wallis et Futuna. Il appartient au Territoire et il est exploité par la Direction des douanes. On trouvera de plus amples informations à ce sujet au tableau 6.1.

Le port de Mata'Utu se conforme aux dispositions internationales du Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), contrairement à certaines idées fausses sur sa conformité actuelle. Durant les consultations, des préoccupations ont été exprimées quant aux taux élevés imposés par les compagnies maritimes sur le fret à destination de Wallis et Futuna au motif que le port ne serait pas conforme aux dispositions du Code ISPS. Cette question doit être clarifiée auprès de toutes les parties concernées, et il doit être clairement établi que la cherté du fret ne doit pas être expliquée par une éventuelle non conformité du port.

Le port de Mata'Utu est exposé aux alizés qui sont les vents dominants. La barrière récifale qui s'étend à quelque 5 km au large protège en partie de la houle. Toutefois, par vent fort, un fetch inconfortable prévaut dans le lagon. Ceci pourrait gêner les navires qui font route dans ces conditions ou qui sont amarrés le long du quai.

La manutention et l'acconage ne concerne qu'un à deux navires par mois. Les infrastructures en place sont suffisantes pour traiter le volume actuel de fret et le type de navires accueillis bien que toute augmentation des mouvements et de la taille des navires ou du volume des échanges exigerait leur expansion. Ainsi, si le transport interîles était assuré par un chaland de débarquement, la rampe d'accostage devrait être approfondie.

Les infrastructures portuaires sont constamment développées depuis le début des années 80. Le quai de 46 mètres construit en 1963 a été prolongé de 30 mètres en 1994 grâce à un financement du FED. En 1993, le Territoire a commandé et financé la réfection du dock (toiture et auvent). Deux ans plus tard, d'autres zones exposées du dock ont été bétonnées.

Suite aux entretiens avec les agents des douanes, il est apparu qu'un plan de développement portuaire est en projet pour accommoder les besoins futurs en matière de transport maritime. Il est notamment question d'allonger le quai principal, d'agrandir la cour de conteneurs, d'agrandir l'entrepôt, d'approfondir la zone d'accostage et d'améliorer les mesures de sécurité au port.



Figure 6.1 Port de Mata'Utu à Wallis



Figure 6.2 Rampe d'accostage du port de Mata'Utu

Tableau 6.1 Port de Mata'Utu

Position	13 degrés 00' de latitude sud. 176 degrés 00' de longitude est.
Autorités portuaires	Propriété du Territoire, administré par la Direction des douanes
Description du port	Mata'Utu est le principal port d'entrée de Wallis et Futuna. La ville est située sur l'île d'Uvea.
Ligne internationale de charge	Zone tropicale saisonnière du Pacifique sud.
Zone tropicale saisonnière	Tropicale : 1 ^{er} avril au 30 novembre ; été : 1 ^{er} décembre au 31 mars.
Vents dominants	Alizés du sud-est.
Amplitude et courant de marée	Amplitude : 1,5 mètre.
Installations de carénage	N/D
Centre médical	Services médicaux disponibles à l'hôpital, à 2 km du port.
Pilotage	Le pilotage est obligatoire et disponible 24 heures sur 24 (s'adresser à un agent maritime).
Horaire de travail	En continu lorsqu'un navire est au port, sauf le dimanche.
Aides à la navigation	De bonnes aides à la navigation sont en place dans la principale passe de Mata'Utu et au poste de mouillage des pétroliers à Halalo.
Postes de mouillage	Des mouillages sûrs sont disponibles à des profondeurs de 10 mètres et 20 mètres au poste de mouillage des pétroliers à Halalo.
Acconage	La manutention et l'acconage concernent un seul navire.
Taille maximale des navires (LHT)	86,57mètres
Remorqueurs	Aucun.
Soutage	Par arrangement avec l'agent maritime.
Réparations	Possibilité de réparations mineures.
Remorquage au port	Par arrangement avec l'agent maritime.
Sûreté portuaire	Le port de Mata'Utu et le poste de mouillage des pétroliers de Halalo appliquent le Code ISPS, avec un contrôle de l'accès au port. Il est conseillé au personnel des navires de toujours avoir en sa possession une pièce d'identité valide pendant que le navire est au port.
Experts	Par arrangement avec l'agent maritime.
Agents maritimes	Société wallisienne et futunienne de transport (SWFT) (pour Sofrana) ; Transam et Agence maritime Brial (AMB) ; et Sarl (pour Moana Shipping et PDL)
Accastillage et avitaillement	Par arrangement avec l'agent maritime.
Profondeur	7 mètres le long du littoral et 12 mètres côté mer.
Longueur du quai	75 mètres
Équipements de manutention de cargaison	Des chariots élévateurs à fourche sont disponibles auprès de sociétés privées (Bourgade ; Uafu). Le port n'en a aucun.
Traitement de conteneurs par heure	11 conteneurs par heure. Il faut compter environ six heures pour le déchargement. Le navire arrive très souvent le dimanche matin. Le port étant fermé le dimanche, le déchargement de la cargaison commence à minuit, dans la nuit de dimanche à lundi, pour s'achever aux alentours de six heures le lundi matin. Les conteneurs vides sont embarqués pendant la journée et le navire part pour Futuna à 16 heures.
Capacité de la cour de conteneurs	Environ 65.
Disponibilité de téléphones sur le quai	Non. Il n'y a pas de bureau au port, mais un agent de sécurité (recruté par une société locale et financé par le Territoire) garde l'entrée du port.

(Source : SPC 2008 Pacific Ports Directory ; Direction des douanes de Wallis et Futuna, 2008)

6.2 PORT DE LEAVA À FUTUNA

L'unique port de Futuna est situé à Leava, au sud-sud-ouest de l'île. Comme celui de Mata'Utu, il appartient au Territoire et il est administré par la Direction des douanes. Des informations complémentaires sur le port sont résumées au tableau 6.2. Le petit port de Leava dans la baie de Sigave est protégé de tous les vents à l'exception de ceux soufflant en direction sud-ouest nord-ouest ; la houle y est malgré tout constante. Les lames générées par la houle peuvent être gênantes pour tout navire amarré à quai, ce qui confirme les préoccupations exprimées par le pilote et les importateurs. L'équipe a pris note du projet de réfection de la digue qui consistera seulement à remplacer la structure. Ce pourrait être l'occasion d'agrandir la cour de conteneurs et de construire une rampe d'accostage pour une barge de débarquement, sur le côté sous le vent du quai actuel, en prévision de l'évolution future des transports.

Tableau 6.2 : Port de Leava à Futuna

Position	14 degrés 00' de latitude sud. 178 degrés 10' de longitude ouest.
Autorités portuaires	Propriété du Territoire, administré par la Direction des douanes
Description du port	C'est l'unique port de Futuna, il est situé au sud-sud-ouest de l'île.
Zone tropicale saisonnière	Tropicale : 1 ^{er} avril au 30 novembre ; été : 1 ^{er} décembre au 31 mars.
Vents dominants	Alizés du sud-est.
Amplitude et courant de marée	Amplitude : 1,8 mètre.
Installation de carénage	N/D
Centre médical	Services médicaux disponibles à l'hôpital local.
Pilotage	Le pilotage n'est pas obligatoire, mais disponible par arrangement préalable avec l'agent maritime, si nécessaire.
Horaires de travail	Travail en continu lorsque le navire est au port en raison de la houle au quai principal.
Aides à la navigation	Aucune. Le quai principal fait face à la pleine mer. Le récif situé en face du quai est clairement visible. Le mouillage n'est pas recommandé du fait des vents forts.
Postes de mouillage	Aucun.
Taille maximale des navires (LHT)	86,57mètres.
Remorqueur	Aucun.
Soutage	Par arrangement avec l'agent maritime.
Réparations	Services limités.
Remorquage au port	Non disponible, sauf arrangement préalable avec les agents maritimes.
Sûreté portuaire	Le port de Leava applique le Code ISPS. Il est conseillé au personnel des navires de toujours avoir en sa possession une pièce d'identité valide pendant que le navire est au port.
Experts	Par arrangement avec l'agent maritime.
Longueur du quai	55 mètres.
Profondeur aux environs du quai	Entre 15 et 25 mètres.
Équipements de manutention de cargaison	Des chariots élévateurs à fourche sont disponibles auprès de sociétés privées (Sofa).
Traitement de conteneurs par heure	Si le navire arrive à 14 heures, il peut repartir à 20 heures.
Capacité de la cour de conteneurs	13
Disponibilité de téléphones sur le quai	Aucun.

(Source : SPC 2008 Pacific Ports Directory ; Direction des douanes de Wallis et Futuna, 2008)

6.3 DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

L'équipe CPS a pu prendre connaissance du cahier des charges du projet de développement portuaire pour Wallis ; elle est d'accord avec les problèmes à corriger pour accroître l'efficacité des services portuaires. Les problèmes spécifiques auxquels le port de Wallis est actuellement confronté sont notamment :

- le manque de sites de mouillage au port et la difficulté à accueillir deux navires simultanément ;
- les limites imposées à la longueur et au tirant d'eau des navires qui accostent compte tenu du fond et de l'accès à bord pour la manutention ;
- difficultés d'accostage par mauvais temps, notamment lorsque les vents dominants dépassent une certaine vitesse ;
- manque d'espace pour la manutention du fret dans la zone portuaire ;
- manque d'équipements adéquats pour le transport des conteneurs réfrigérés et des conteneurs combustibles ;
- absence de pente pour la mise à l'eau des canots de sauvetage et des petites embarcations ;
- absence de bassin pour le mouillage des voiliers et des bateaux de pêche ; et,
- vétusté du quai existant.

Les recommandations formulées tiennent compte du type de navire proposé pour la desserte interîles ainsi que des améliorations à apporter aux installations portuaires.

6.4 ÉQUIPEMENT DE MANUTENTION DU FRET

Les ports de Mata'Utu et de Leava n'ont pas d'équipement propre pour la manutention du fret. Quand les navires déchargent leur cargaison, des sociétés privées louent leurs chariots élévateurs au port. À Wallis, deux sociétés, Bourgade et Uafu, offrent ce service au port de Mata'Utu pour la manutention des cargaisons tandis qu'il n'y a que la société Sofa au port de Leava. En outre, comme le port n'a aucun équipement de type grue ou mât de charge, les navires qui y font escale doivent avoir leur propre équipement. Il se pourrait que des compagnies maritimes envisagent de desservir Wallis et Futuna, sans pour autant le faire du fait que leurs navires n'ont pas le matériel nécessaire à bord.

6.5 AIDES À LA NAVIGATION

Wallis et Futuna utilise le système de balisage AISM « A », comme la France et les Îles Fidji, qui est différent de celui utilisé aux États-Unis d'Amérique et dans les territoires américains. La voie maritime est réduite par endroits, mais généralement bien balisée, parfois par des bouées lumineuses. Toutefois, les balises à l'entrée de la passe de Honikulu à Wallis, et à certains points importants de virage gagneraient à être plus grandes et plus visibles, davantage éclairées et équipées de réflecteurs radar.

La balise tribord de la passe devrait être de même taille ou, de préférence, plus grande que la balise bâbord, ce qui faciliterait le travail des capitaines de navires entrant au port dans des conditions peu favorables. Ces améliorations contribueront considérablement à la sécurité de la navigation maritime à Wallis et permettront d'exploiter le port en permanence. L'approche de Wallis par l'est est réputée délicate, car l'île se situerait en fait à environ deux milles nautiques à l'est de la position cartographiée. Le Département des travaux publics est actuellement chargé des phares et balises et des travaux de réparation sous-marine. Dans l'idéal, ces fonctions devraient être assurées par l'administration maritime, mais comme il n'en existe pas dans le pays, elles sont éparpillées entre plusieurs départements. L'entretien des phares et balises était autrefois très coûteux, car les pièces devaient être importées depuis la France. Pour réduire les coûts, le matériel est désormais acheté en Nouvelle-Zélande.



Figure 6.3 : Balise tribord de la passe principale, à peine visible, non éclairée et mouillée dans une zone de forts courants.



Figure 6.4 : Balise bâbord de la passe dans le récif.

On entre dans le lagon de Wallis par la passe de Honikulu, située au sud du lagon, qui est plus praticable à l'échelle de marée basse ou en début de marée montante, tout de suite après l'échelle de la marée, lorsque persiste un faible courant contraire. Il est fréquent que le courant sortant atteigne cinq nœuds, voire davantage. À l'entrée du lagon, la passe est assez facile à négocier, et les petits navires ont accès à plusieurs mouillages dont les plus prisés et les mieux protégés se situent dans la baie de Gahi. Il convient d'obtenir la permission du chef de la communauté avant de mouiller dans cette baie.



Figure 6.5 : Passe et chenal d'entrée dans le lagon de Wallis.



Figure 6.6 : Rampe du village de Gahi

6.6 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Il a souvent été question du fait que les navires sont parfois incapables d'accoster au port de Leava, à Futuna, en raison de la houle et des fortes mers qui surviennent lorsque les vents dominants basculent plus au sud ou à l'ouest.

Les relevés de vent fournis par le Service de la météorologie de l'aéroport de Hihifo confirment que le vent change souvent de direction durant l'année (comme aux Îles Fidji), ce qui n'est pas sans conséquence pour les ports existants, comme pour le port en projet de Tautafa. Des informations plus détaillées sur les moyennes mensuelles de force et de direction du vent à Wallis et Futuna sont fournies à l'annexe 2. En moyenne, les alizés du sud-est demeurent toutefois les vents dominants, ce qui confirme que les sites de Tautafa sont les mieux adaptés et qu'il faut sérieusement envisager de les aménager, surtout si l'option de desserte par barge est retenue.

6.7 RECOMMANDATIONS

L'équipe a souhaité formuler d'autres recommandations dans le but de compléter les efforts d'ores et déjà engagés par le Territoire pour améliorer les services et infrastructures portuaires, à savoir :

Recommandation 2 : Il convient de développer les infrastructures portuaires de Wallis et de Futuna pour répondre aux besoins futurs en matière de transports maritimes.

L'équipe recommande aux autorités de Wallis et Futuna de poursuivre l'action engagée dans le cadre du projet de plan de développement afin de corriger les insuffisances des installations portuaires existantes et de prendre en compte ses autres recommandations sur les points suivants :

2.1 Si la formule de la barge est retenue, une rampe bétonnée devra être construite dans les ports de Mata'Ututu et de Leava, ce qui offrira davantage de souplesse pour la manutention de la cargaison.



Figure 6.7 : Une rampe typique pour chaland de débarquement



Figure 6.8 : Une barge accostant à une rampe

2.2 L'installation de grues ou de mâts de charge pivotants est recommandée dans les deux ports. Une grue terrestre d'une capacité de 30 tonnes offrirait plus de possibilités aux opérateurs, et pourrait contribuer à diminuer les taux de fret. Un mât de charge pivotant (tel que celui du quai de Niue) serait envisageable pour les marchandises légères ou les conteneurs. Notons que l'installation d'une grue ou d'un mât de charge nécessitera l'établissement d'un plan de maintenance.

2.2 Les travaux prévus, qui visent à remplacer les pilotis et le tablier du port de Leava, sont considérés comme une solution à court terme uniquement. À plus long terme, il conviendra d'envisager une structure bétonnée ou un quai.

Recommandation 3 : D'autres sites de débarquement doivent être aménagés à Wallis et à Futuna pour maintenir le service de la barge interîles par mauvais temps.

L'équipe recommande d'équiper d'autres sites de débarquement à Wallis et à Futuna qui serviront en cas de mauvaises conditions météorologiques. Si le transport des passagers est assuré par un chaland de débarquement, il faudra envisager d'aménager les sites suivants :

3.1 À Wallis, la rampe du village de Gahi (voir la figure 5.6) peut être aménagée pour accueillir la barge en cas de mauvaise météo.

3.2 À Futuna, le site de Tautafa, au nord de Leava, est idéal ; son aménagement permettrait de résoudre les problèmes liés aux brusques changements de temps qui surviennent tout au long de l'année. Voir l'illustration à la figure 6.9.

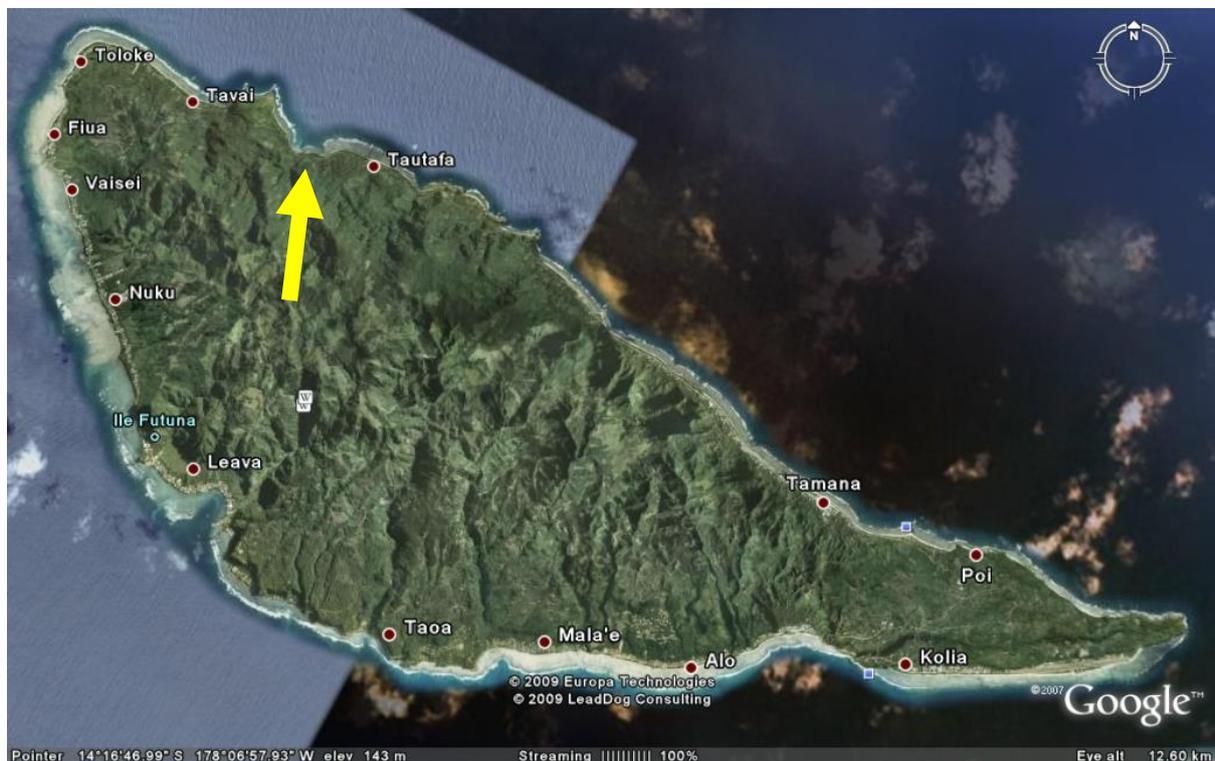


Figure 6.9 : La flèche jaune indique le site de débarquement proposé à proximité de Tautafa

L'anse proche de Tautafa présente deux sites bien adaptés, la plage de sable noir et une petite calanque utilisée par les bateaux (voir les figures 6.9 à 6.11) qui, une fois aménagés, offriraient d'excellentes conditions d'accostage par quasiment tous les temps. À l'époque de la présence américaine, ce site aurait été sélectionné pour accueillir le port de Futuna parce qu'il était abrité pendant la plus grande partie de l'année. L'équipe CPS reprend ce constat à son compte.

Pour le cas où une barge soit mise en service, l'équipe propose d'aménager ce site pour en faire le principal lieu de débarquement, et d'en construire un autre à Leava afin d'apporter une solution durable aux problèmes d'accostage par mauvais temps.



Figure 6.10 : Site d'échouage à proximité de Tautafa



Figure 6.11 : La rampe proche de Tautafa : les eaux calmes confirment que le site est protégé

Figure 6.12 : Solution privilégiée : rampe et site de débarquement à proximité de Tautafa, avec digue, aire d'entreposage et éclairage permettant une exploitation en continu

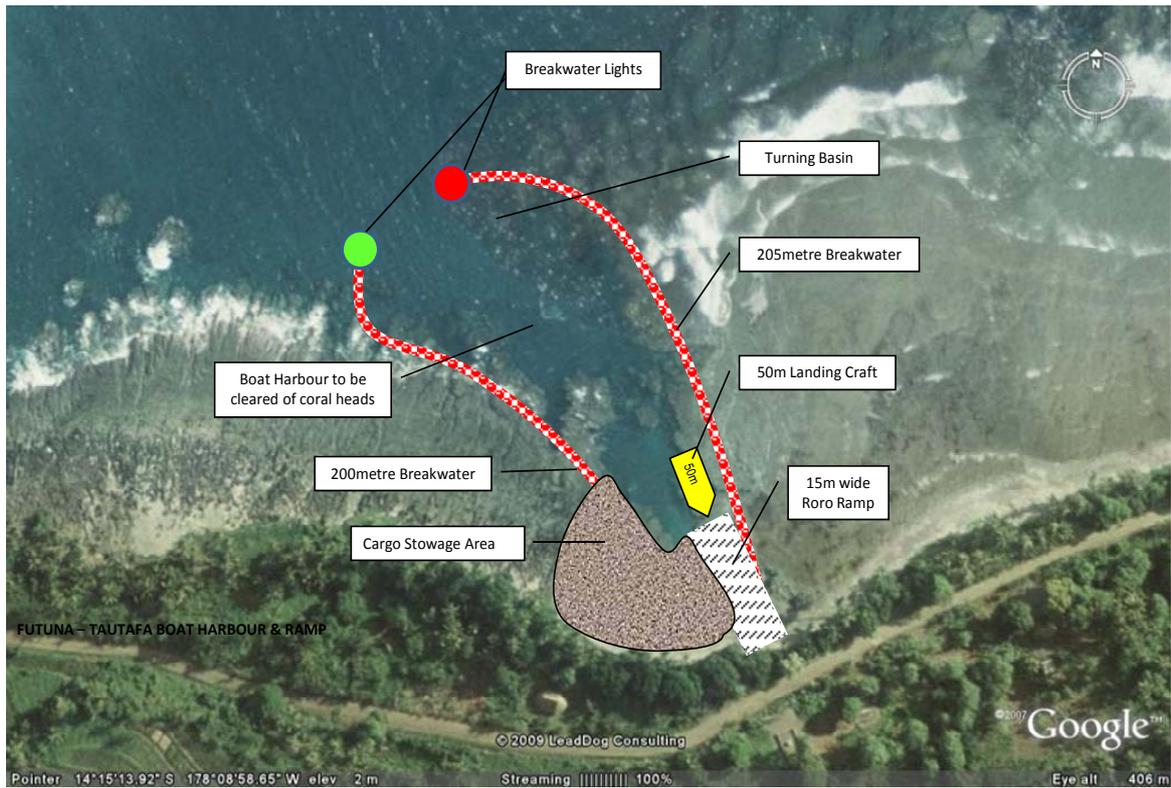
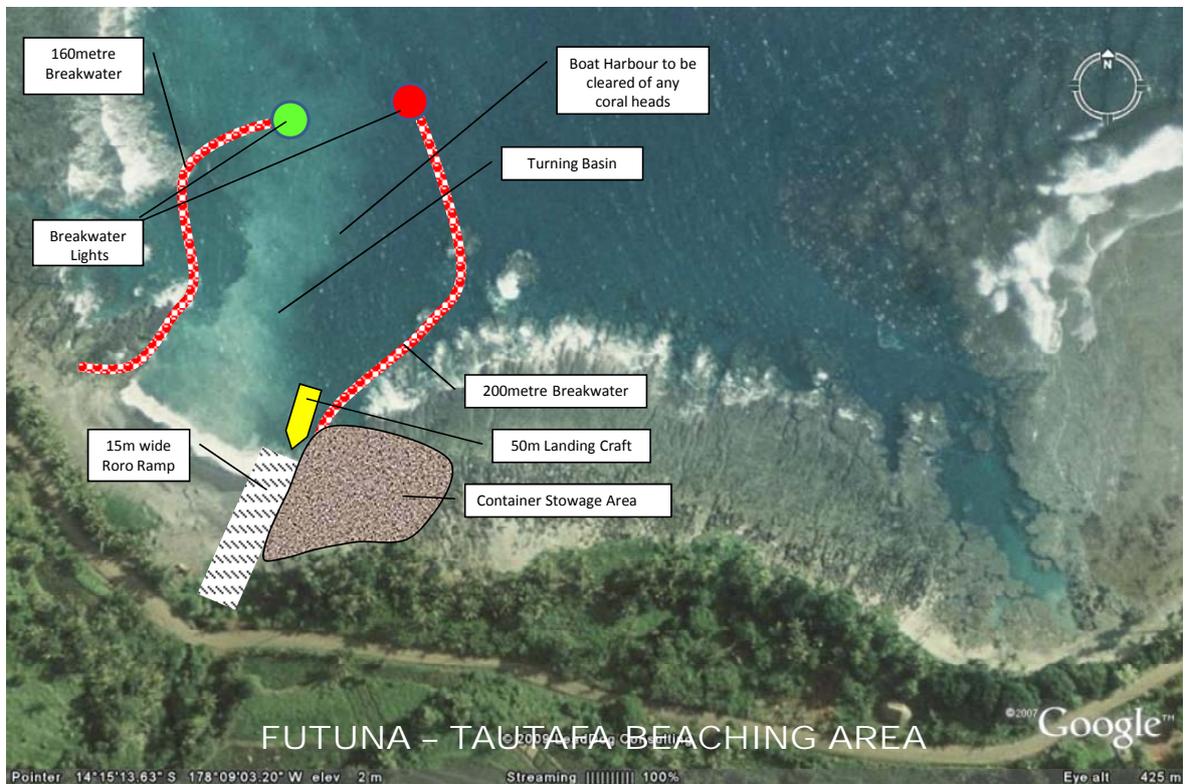


Figure 6.13 Autre site envisageable : rampe et site de débarquement à proximité de Tautafa, avec digue, aire d'entreposage et éclairage pour une exploitation en continu, bien qu'ouvert sur le large



On trouvera à l'annexe 3 un schéma illustrant une rampe de construction classique, pouvant accueillir le chaland de débarquement recommandé, dont la construction est proposée sur le site abrité de Tautafa, à Futuna.

Sur Wallis, la rampe de Gahi ou celle du quai principal de Mata'Utu peuvent être utilisées, mais il faudra draguer les zones d'approche, car il y a peu de fonds à marée basse.

La construction d'une digue enrochée, comme celle illustrée à la figure 6.14, permettra d'optimiser l'utilisation des installations. Sur les deux sites, l'aire d'approche et le bassin d'évitage devront être débarrassés des pâtes coralliennes et des autres dangers pour la navigation.

Des feux convenables devront être installés au bout de la digue, comme sur les photos, pour permettre une opération du port en continu.



Figure 6.14 : Digue enrochée classique



Figure 6.15 Digue enrochée du terminal de Halalo

7.1 ADMINISTRATION MARITIME

Antérieurement au décret n°97-156 du 19 février 1997, les affaires maritimes du Territoire relevaient du Bureau des affaires maritimes de Nouvelle-Calédonie, et la Direction des douanes de Wallis et Futuna assurait les tâches courantes localement. La Nouvelle-Calédonie n'a plus compétence aujourd'hui pour traiter les dossiers du Territoire.

Cette déconcentration s'est effectuée sans que des moyens supplémentaires soient attribués pour renforcer les moyens de la Direction des douanes et des affaires maritimes de Wallis et Futuna, qui est désormais compétente. La Direction ne peut donc pas assurer toutes les fonctions habituellement dévolues à une administration maritime. Le gros de son action est axé sur les douanes, les secours en mer et l'immatriculation des navires.

Bien que la Nouvelle-Calédonie ne soit plus chargée des affaires maritimes du Territoire, la Commission régionale de Nouméa demeure compétente pour ce qui est de la sûreté des navires dans les eaux de Wallis et Futuna. Elle se réserve le droit d'approuver ou de refuser l'embarquement de passagers sur des navires de charge à destination de Wallis et Futuna.

Durant les entretiens, l'équipe a été informée d'une mesure visant à décharger la Direction des douanes des fonctions relatives aux ports et aux aides à la navigation, et à créer un nouvel organisme public statutaire qui les assumerait. Les compétences nécessaires sont disponibles sur le Territoire. Toutefois, l'organe chargé d'administrer le nouveau service des ports et des aides à la navigation serait toujours l'administration maritime qui n'est pas assez étoffée à l'heure actuelle.

7.2 LOIS ET RÉGLEMENTATIONS MARITIMES

Wallis et Futuna étant rattaché à la République française, c'est le droit maritime français qui s'applique dans la mesure du possible. Les immatriculations des navires et leur francisation sont soumises à une autorisation conjointe du Ministère de l'outre-mer et du Ministère des transports. Actuellement, dix navires de commerce, paquebots ou pétroliers sont immatriculés à Wallis et Futuna.

Cependant, du fait des particularités juridiques du Territoire, notamment en matière de protection sociale et de retraite, le droit maritime national n'est pas directement applicable à Wallis et Futuna, et doit être adapté. En outre, en l'absence de personnel technique qualifié au sein du service des affaires maritimes (inspecteur, contrôleur), les règles touchant à la sécurité des navires (plaisance, pêche, commerce) ne peuvent être appliquées. Les lois nationales qui ne peuvent être adaptées à un petit territoire insulaire tel que Wallis et Futuna doivent être complétées par d'autres textes, mieux en rapport avec les conditions prévalant sur le Territoire.

7.3 PILOTAGE

L'équipe a noté les inquiétudes exprimées sur ce point, étant donné qu'il n'existe qu'un seul pilote pour tout le Territoire, c'est-à-dire pour Wallis comme pour Futuna. Ce pilote est actuellement sans licence, ce qui peut s'expliquer par l'absence d'une administration maritime et de lois idoines. Les administrations maritimes sont généralement habilitées à réglementer les services de pilotage, à statuer sur les qualifications professionnelles des pilotes et sur le degré de formation requis en vue de l'obtention des licences de pilotage. L'équipe est d'avis qu'il faut former davantage de pilotes, d'autant que le pilotage est obligatoire pour l'entrée dans le port de Mata'Utu, à Wallis.

7.4 RECOMMANDATIONS

Afin de mieux répondre aux besoins maritimes de Wallis et Futuna, l'équipe recommande ce qui suit :

Recommandation 4 **Il convient de renforcer le Service des Affaires maritimes pour lui permettre d'offrir l'intégralité des services incombant à une administration maritime.**

Le démarrage de la desserte interîles, quel que soit le type de navire choisi, exigera une administration maritime à même d'assumer toutes les fonctions habituelles et de réglementer les transports maritimes dans le Territoire. L'établissement de cette administration est donc hautement prioritaire. La responsabilité des affaires maritimes est aujourd'hui éparpillée entre plusieurs départements entre lesquels n'existe aucune coordination.

L'équipe a constaté un manque de ressources et de compétences au sein du service des affaires maritimes depuis le transfert de compétences par la Nouvelle-Calédonie. Toutefois, des efforts concertés pourraient être engagés pour mobiliser des financements auprès des partenaires du développement, et instaurer un cadre réglementaire efficace permettant d'appuyer les projets de développement du secteur maritime envisagés à Wallis et Futuna.

Les responsabilités d'une administration maritime en matière de réglementation des transports intérieurs et internationaux couvrent les grands domaines suivants :

- ratification et mise en œuvre des conventions maritimes internationales pertinentes pour le secteur ;
- élaboration et application des lois nationales sur la sûreté et la sécurité maritimes et la prévention de la pollution ;
- immatriculation des navires (locale et internationale) ;
- délivrance de brevets aux gens de mer et reconnaissance des brevets conformément aux dispositions de la Convention STCW ;
- organisation d'évaluations orales en vue de l'octroi de certificats de compétence aux gens de mer ;
- contrôle de conformité des formations et des évaluations des gens de mer avec les dispositions de la Convention STCW (suivi de l'enseignement et des examens dans les établissements de formation aux métiers de la mer) ;
- contrôle de l'offre de requalification et de mise à niveau pour le personnel des navires ;
- expertise maritime, inspection des navires et délivrance de certificats d'expertise ;
- investigations et enquêtes en cas d'accident en mer et de violation de la réglementation maritime ;
- contrôle par l'État du port ;
- formation des pilotes et délivrance de licences de pilotage ; et,
- communication des informations requises à l'OMI ;

Recommandation 5	Il convient de promulguer des lois et réglementations maritimes adaptées aux besoins particuliers d'un petit territoire insulaire du Pacifique.
-------------------------	--

Le développement des ports et des transports maritimes doit aller de pair avec l'adoption des lois et règlements nécessaires. Là où le droit maritime français ne peut s'appliquer, l'Administration doit rechercher des solutions régionales pour résoudre les difficultés que le Territoire partage avec les autres pays insulaires du Pacifique.

Il est facile de solliciter l'assistance des experts régionaux du droit maritime en s'adressant à l'Association océanienne du droit maritime international (PIMLA), une association régionale à but non lucratif regroupant les avocats spécialisés dans le droit maritime. Les fonctions de secrétariat de l'Association sont assurées par le Programme affaires maritimes de la CPS à Suva (Îles Fidji). Les pays insulaires du Pacifique peuvent aussi avoir accès aux textes de droit maritime des pays insulaires océaniques (PIMLaws), un corpus de lois et règlements généraux que les pays peuvent aisément adapter pour se doter de lois nationales. Ce corpus est divisé en quatre volumes couvrant les domaines suivants :

VOLUME 1 ADMINISTRATION MARITIME

Loi sur les transports maritimes ; règlements relatifs aux privilèges et hypothèques maritimes ; règlements sur le transport des marchandises par mer ; règlements relatifs à l'arraisonnement des navires ; règlements relatifs à l'immatriculation des navires ; règlements sur la délivrance de licences aux petites embarcations ; réglementation STCW ; règlements sur les normes médicales ; règlements relatifs aux investigations et enquêtes en mer ; instructions aux responsables de l'immatriculation des navires ; instructions aux experts maritimes ; instructions aux assesseurs.

VOLUME 2 SÛRETÉ DES NAVIRES

Loi sur les transports maritimes (autre modèle) ; règles de sûreté (navires battant le pavillon de pays parties à la Convention) ; règles de sûreté (navires battant le pavillon de pays non parties à la Convention) ; règlements relatifs à la sûreté des navires de pêche ; règlements relatifs à l'armement en hommes des navires de pêche ; règlements sur les petits navires de pêche ; règlements relatifs aux petites embarcations ; règlements relatifs aux lignes de charges ; règlements relatifs au jaugeage des navires ; règlements relatifs à la prévention des collisions ; règlements relatifs aux marchandises dangereuses ; règlements relatifs aux chargements en pontée ; règlements sur la sécurité des conteneurs ; règlements sur les radiocommunications maritimes ; et règlements sur les systèmes de gestion de la sûreté des navires.

VOLUME 3 POLLUTION MARINE

Loi sur la prévention de la pollution des mers ; règlements relatifs aux installations de réception des déchets ; règlements relatifs aux interventions en cas de pollution marine ; et règlements POLFUND.

VOLUME 4 PORTS

Loi sur les autorités portuaires ; loi sur les ports ; loi sur la sûreté des ports ; règlements relatifs au pilotage ; règlements sur les tarifs portuaires ; règlements relatifs à la documentation du fret ; et règlements sur les agents maritimes.

Recommandation 6	Il convient de développer l'expertise dans le secteur maritime par la mise en place de mécanismes de formation et de renforcement des capacités.
-------------------------	---

Le Territoire de Wallis et Futuna pourrait aisément solliciter l'assistance régionale en matière de formation et de renforcement des capacités puisqu'il est membre de la CPS qui s'emploie à développer l'expertise maritime régionale par diverses initiatives de formation dispensées par le Programme affaires maritimes, et qui pourrait donc faire beaucoup pour compléter les efforts engagés

Le renforcement des capacités dans le secteur maritime figure parmi les premières priorités du Programme affaires maritimes, qui s'attache depuis toujours à assister les ÉTIO sans grandes ressources pour les aider à appliquer les normes internationales régissant les responsabilités des administrations maritimes, des établissements de formation aux métiers de la mer, des ports, des gens de mer et des compagnies maritimes. Cette assistance prend plusieurs formes : stages de formation de courte durée, programmes d'encadrement et de détachement, prestations de conseil et consultations locales. La CPS organise des séminaires et des ateliers de formation dont le personnel du service des affaires maritimes de Wallis et Futuna pourrait bénéficier, notamment dans les domaines suivants :

- cours de formation à l'intention des administrateurs maritimes ;
- détachement d'administrateurs maritimes ;
- gestion des ports ;
- contrôle de l'État du port ;
- sûreté maritime ;
- autorités désignées ;
- agents de sécurité des installations portuaires ;
- entraînements et exercices ;
- agents de sécurité - cours élémentaire ;
- gestion des navires ;
- pratiques maritimes non réglementaires ;
- sûreté des ferrys intérieurs et des navires battant le pavillon de pays non parties à la Convention ;
- hydrographie ;
- excellence de la conduite des affaires maritimes ;
- politique et droit maritime ;
- expertise maritime ;
- recherche et sauvetage ;
- enquête sur les accidents ;
- gestion de l'état des navires ;
- gestion des données de l'information ;
- l'élément humain dans les affaires maritimes ;
- audit de sûreté ;
- droit et pratiques commerciales ;
- manifestations ponctuelles visant à faire connaître les nouvelles conventions maritimes de l'OMI et de l'OIT

Recommandation 7	Les autorités portuaires doivent envisager de devenir membre de l'Association des ports du Pacifique (APP) afin de trouver des solutions régionales aux problèmes portuaires.
-------------------------	--

L'Association des ports du Pacifique (APP) est un groupement régional qui s'emploie à favoriser la coopération, l'amitié et l'entente entre les autorités portuaires membres et les utilisateurs des ports par le partenariat, l'échange de connaissances et la diffusion d'informations utiles aux administrations portuaires. Elle s'attache aussi à promouvoir les mesures destinées à accroître l'efficacité et la sécurité, et à faciliter le développement harmonieux des ports de la région.

Compte tenu de la similitude des opérations conduites dans la plupart des ports du Pacifique, les domaines d'intérêt communs favorisent les bonnes relations et la mise à disposition rapide de l'assistance requise. De plus, les administrations portuaires supportent de lourdes charges lorsqu'elles confient l'exécution de projets à des consultants étrangers, ou qu'elles sollicitent leurs avis sur des questions importantes. L'APP a donc constitué des comités de travail dont sont membres des experts régionaux des organisations portuaires du Pacifique. Elle s'est ainsi dotée des comités suivants :

- le comité sur la formation, qui a été constitué pour examiner les problèmes de formation dans le secteur portuaire, et élaborer des normes de formation ;
- le comité des finances et de l'investissement, qui a été chargé d'examiner les questions relatives aux tarifs portuaires, et d'élaborer des méthodes efficaces de perception des droits auprès des clients ; et,
- le comité ingénierie, qui a été formé pour examiner les programmes de détachement auprès des ports de la région, et aider les membres de l'APP à formuler et exécuter de grands projets de développement portuaire.

Depuis plusieurs années, l'APP organise des programmes de formation à l'intention de ses membres réguliers. Il s'agit notamment de séminaires sur la conteneurisation, le droit maritime, la manutention des marchandises dangereuses, le droit de la mer et l'informatisation. Ces séminaires ont pu être organisés grâce à l'assistance de divers organismes de financement dont le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), l'Organisation maritime internationale (OMI), la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et divers pays bailleurs dont l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la France. Par ailleurs, l'Association a organisé plusieurs stages de formation au profit d'agents des administrations portuaires de pays insulaires qui ont été détachés auprès d'organismes portuaires australiens, néo-zélandais ou fidjiens.

Le secrétariat de l'APP est actuellement basé au Programme affaires maritimes de la CPS, à Suva (Îles Fidji), qui assure les fonctions de trésorier et de secrétaire de l'Association depuis la fin de l'année 2006.

Recommandation 8	Il convient de mettre en place un programme de formation de pilotes pour résoudre les problèmes de Wallis et Futuna en matière de pilotage.
-------------------------	--

Il convient de mettre au point et de dispenser une formation de pilotes pour accroître le nombre de pilotes disponibles à Wallis et Futuna. En 2003, l'OMI a adopté la résolution 960 sur les recommandations en matière de pilotage. Ces recommandations doivent servir de trame à la formation mise en place afin d'enseigner les procédures correctes.

La formation initiale doit avoir pour but de doter les stagiaires des connaissances et compétences définies par l'autorité compétente en matière de pilotage en vue de l'obtention d'une licence de pilote. La formation doit comporter des exercices pratiques réalisés sous l'étroite supervision de pilotes chevronnés. L'expérience pratique acquise à bord de pilotines peut être complétée par des simulations, sur ordinateur et sur des modèles pilotés, des cours théoriques et d'autres moyens de formation.

Tous les pilotes doivent être formés à la gestion des ressources à la passerelle, notamment en vue de l'échange des informations essentielles pour assurer le transit des navires en toute sécurité. La formation doit leur permettre d'évaluer des situations particulières, et d'échanger des informations

avec le capitaine et/ou l'officier de quart à la passerelle. Elle doit aussi porter sur l'établissement et le maintien d'une bonne relation de travail entre le pilote et la passerelle, que ce soit dans les conditions habituelles ou dans les situations d'urgence. Parmi les situations d'urgence abordées doivent figurer la perte de direction, la perte de propulsion, les défaillances radar, des systèmes essentiels et de l'automatisation dans les passes et les chenaux étroits.

Solution régionale à la formation des pilotes

On pourrait envisager une solution régionale à la formation des pilotes ; elle devrait prévoir l'élaboration de normes et de modules. Ces normes doivent tenir compte des différentes qualifications disponibles dans les pays insulaires océaniques, même si la formation doit être standardisée. Le programme d'enseignement pour l'obtention de la licence pourrait reprendre, au minimum, les normes de la résolution 960, et des modules pourraient être conçus pour les stagiaires et pour les formateurs. Le Programme affaires maritimes de la CPS a déjà dispensé des cours de pilotage aux Îles Marshall et au Samoa au moyen du simulateur portable de passerelle de la région. D'autres stages et séminaires de formation sont prévus dès que des financements seront trouvés.

Tableau 10 : Qualifications requises dans le Pacifique pour l'obtention de la licence de pilote

Classe	Îles Fidji	Papouasie- Nouvelle-Guinée	Tonga	Nouvelle- Zélande	Queensland (Australie)
Classe1/non restreint	18 mois	12 mois	10 sorties /12 mois	Laissé à l'appréciation du Directeur	Varie d'un État à l'autre
Classe 2	18 mois	12-24 mois	10 sorties /12 mois		Laissé à l'appréciation du capitaine de port
Classe 3	30 sorties/ 6 mois	Nil	50 sorties /6 mois		

8.1 DESSERTE AÉRIENNE

Selon les chiffres de la compagnie aérienne, quelque 11 639 passagers ont voyagé par avion entre Wallis et Futuna en 2008. Pour ce qui est de la desserte maritime interîles, on compte sur 20 à 40 personnes par passage. Les gens s'attendent à tort à ce que les traversées maritimes soient nettement moins coûteuses que l'avion. Ce ne sera probablement pas le cas étant donné que la compagnie Air Calédonie international est lourdement subventionnée par l'Administration. Le tableau 8.1 indique le nombre de passagers qui ont emprunté la ligne assurée par cette compagnie entre Wallis et Futuna de 2005 à 2008.

Année	Nombre de passagers
2005	12 502
2006	12 779
2007	13 438
2008	11 639

Figure 8.1 Nombre de passagers aériens entre Wallis et Futuna entre 2005 et 2008

8.2 Perspectives d'intensification des échanges

À Wallis et Futuna, le commerce est essentiellement à sens unique vu la forte prédominance des importations. Hormis des exportations occasionnelles de trocas, le pays n'a pas développé ses exportations. L'équipe propose diverses possibilités pour intensifier les échanges, et exploiter le potentiel existant dans certains domaines.

(i) Secteur des croisières

C'est en Asie de l'Est et dans le Pacifique que le tourisme s'est accru le plus rapidement. Les arrivées de touristes ont quadruplé au cours des 30 dernières années. La collaboration régionale, le recours aux technologies électroniques, la diversification et l'exploitation des ressources naturelles et culturelles ont joué un rôle majeur dans le développement de l'activité touristique de la région Asie-Pacifique.

Les destinations tropicales telles que les ÉTIO sont en assez forte demande entre novembre et avril, soit durant l'hiver de l'hémisphère Nord. Les destinations océaniques les plus prisées dans le secteur des croisières sont l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie, Vanuatu, la Polynésie française, les Îles Cook et Kiribati (île Fanning). D'autres pays tels que les Îles Salomon, les Îles Fidji et les Samoa américaines ont aussi eu leur part de marché. En 2002, l'Organisation du tourisme du Pacifique Sud estimait les recettes générées par le secteur des croisières (en dollars É.-U.) à environ 300 000 dollars pour les Samoa américaines, 30 000 dollars pour les Îles Cook, 19 millions de dollars pour la Polynésie française, 1 million de dollars pour Kiribati, 150 000 dollars pour les Îles Marshall, 11,5 millions de dollars pour Vanuatu et 11 millions de dollars pour les Îles Fidji.

Plusieurs services de soutien devraient être mis en place ou améliorés pour permettre à Wallis et Futuna d'intégrer le circuit des paquebots, notamment :

- offre coordonnée de circuits touristiques et de moyens de transport à terre ;
- octroi de licences ou de permis d'exploitation de commerces en zone côtière ;
- soutage et services connexes ;
- compagnies d'avitaillement des navires en vivres, eau douce et autres consommables, au port d'attache et dans les ports de transit ;

- services portuaires ;
- manutentionnaires et bagagistes ;
- pilotage ;
- sociétés d'évacuation des déchets ;
- transports terrestres et voyagistes ;
- évacuation médicale ;
- recherche et sauvetage en mer ; et
- organes de police.

Étant donné l'expansion prévue du secteur des croisières dans le Pacifique, la planification des travaux de construction ou de modernisation des installations portuaires devrait tenir compte des besoins des paquebots et des cargos en matière de sécurité. Si les croisiéristes sont associés d'emblée au processus, les aménagements pourraient être conçus de manière à répondre aux besoins de toutes les parties en présence.

(ii) Possibilités de commerce intrarégional

La sécurité alimentaire de la région est mise à mal par divers facteurs dont l'augmentation des prix alimentaires mondiaux, le changement climatique, l'intensification de la migration urbaine et l'escalade des prix du pétrole. Reconnaissant que ces problèmes menacent le bien-être futur des peuples de la région, les chefs d'État et de gouvernement du Forum des Îles du Pacifique ont fait de la sécurité alimentaire l'une des priorités du Plan pour le Pacifique. Le Communiqué de Niue appelle le Secrétariat général du Forum des îles du Pacifique et le Programme affaires maritimes de la CPS à rechercher des formules pour développer le commerce intrarégional des produits alimentaires locaux. Toutefois, les débouchés vont bien au-delà des seules denrées alimentaires et pourraient s'étendre au ciment, au bois d'œuvre et aux agrégats.

Le commerce et l'investissement sont des éléments fondamentaux de l'intégration économique internationale. Les coûts du transport maritime et le volume de conteneurs transportés donnent un aperçu de l'intégration économique régionale, et jouent un rôle moteur dans la croissance économique et l'amélioration du niveau de vie. Les petits États insulaires sont tributaires des importations pour leur sécurité alimentaire et leur approvisionnement en combustibles, en matériaux de construction, en fournitures médicales, en véhicules et bien d'autres marchandises, mais c'est en matière d'approvisionnement alimentaire que leur dépendance est la plus criante. Le commerce intrarégional en Océanie pourrait améliorer la rentabilité et la viabilité des transports maritimes.

Pour l'essentiel, la production des Îles Fidji, de Vanuatu, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, des Îles Salomon, des Tonga et du Samoa est exportée vers l'Australie et l'Asie. Ainsi, plus de la moitié des exportations des Îles Salomon est destinée à la Chine, et une part importante des exportations de Vanuatu (58,3 %) prend la direction de la Thaïlande. Les plus petits des pays océaniques s'approvisionnent majoritairement en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Asie. Cependant, pour ce qui est des importations, le principal partenaire de Tuvalu sont les Îles Fidji qui représentent jusqu'à 46,1 % de ses importations. Les données relatives aux échanges montrent très clairement que les petits États insulaires océaniques importent l'essentiel de leurs fruits et légumes, produits laitiers et produits du bois d'Australie et de Nouvelle-Zélande, alors qu'ils pourraient se les procurer à moindre coût dans n'importe quel autre pays insulaire océanique.

Le coût élevé associé à l'importation et, dans certains cas, à l'exportation de marchandises, est une entrave à la croissance économique des pays insulaires océaniques. Les biens importés par Nauru ainsi que par d'autres petits États insulaires océaniques sont transbordés en Australie, ce qui en

renchérit le coût pour le consommateur. Ainsi, le transport d'un conteneur d'Australie à Majuro coûte 1 000 dollars É.-U. (50 dollars É.-U. la tonne) de plus que si ce même conteneur était directement expédié depuis les Îles Fidji. Cet exemple illustre bien l'aspect logistique des échanges et le rôle potentiel des Îles Fidji (et d'autres grands pays insulaires océaniques) en tant qu'exportateur de premier plan vers les petits États insulaires, dans l'intérêt d'une meilleure intégration intrarégionale des échanges.

On constate déjà une évolution positive dans le commerce des denrées alimentaires. En 2008, un nouveau port d'entrée a été ouvert à Rotuma, aux Îles Fidji, ce qui permet d'envisager l'exportation de légumes-racines et de produits frais. Certains des plus grands pays insulaires océaniques comme les Îles Salomon, les Tonga, le Samoa et la Papouasie-Nouvelle-Guinée importent leurs aliments de base, tels que le riz et le blé. Vanuatu a récemment lancé son premier projet de riziculture afin de réduire sa dépendance au riz importé. Des pays comme les Îles Fidji, Vanuatu et la Papouasie-Nouvelle-Guinée disposent de vastes étendues de terres qui se prêteraient bien à la production agricole.

Les économies des pays insulaires océaniques sont souvent de faible envergure et peu diversifiées. Les exportations sont limitées, à un, voire deux produits qui représentent plus de 95 pour cent du volume total de leurs exportations ; ainsi, les principales exportations du Samoa sont le poisson, le coprah, l'huile et la crème de coco ; aux Tonga, ce sont le squash, le poisson et les tubercules ; et à Vanuatu, il s'agit du coprah, du bois d'œuvre et du cacao. Le développement des exportations suppose des efforts soutenus de renforcement des capacités dans trois domaines liés : développement du marché, facilitation du commerce et amélioration de la capacité d'approvisionnement. Ce dernier volet implique aussi l'existence d'entreprises performantes à l'exportation et l'existence des infrastructures indispensables au commerce : transports et télécommunications efficaces, services financiers et spécialisés, développement du secteur privé et cadre législatif moderne et adapté.

La dimension logistique du commerce (services de transport appropriés) est un aspect important de l'équation : faute de mécanisme permettant la réalisation des échanges – les transports maritimes – il ne saurait y avoir d'intégration commerciale régionale. Les pays insulaires océaniques ne doivent pas forcément s'en tenir à l'exportation des produits de base, mais pour dépasser ce cadre, il faut mettre en place dans chaque pays des politiques commerciales favorisant les exportations. Les pays doivent s'engager activement dans des négociations commerciales. De nombreuses formes d'intégration sont possibles. Il revient à chaque État ou Territoire de la région de faire un choix.

On trouvera à l'annexe 5 une liste des principaux produits d'exportation des pays insulaires océaniques.

(iii) Établissement d'une nouvelle route maritime : Samoa-Îles Fidji-Futuna-Wallis-Samoa

Les Samoans auraient autrefois entretenu des relations avec les Futuniens (ainsi d'ailleurs que les Tongans avec les Wallisiens), relations qui demeurent fortes aujourd'hui encore. Au cours des entretiens, l'équipe a appris que certaines communautés samoanes allaient à Futuna en pèlerinage. Il semblerait que des navires aient déjà été affrétés à cette fin entre le Samoa et Futuna.

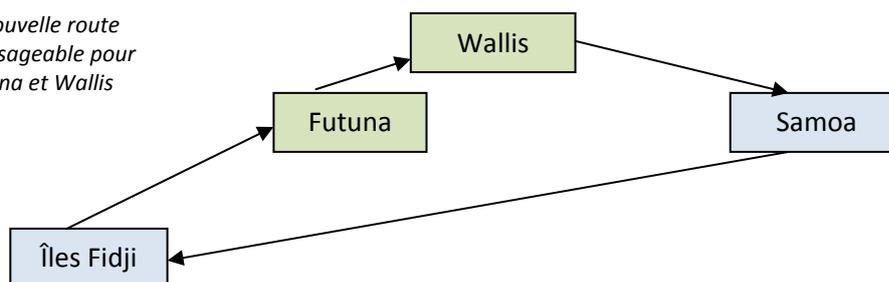
Une rotation Samoa-Fidji-Futuna-Wallis-Samoa (voir la figure 8.2) pourrait présenter nombre d'avantages pour les gens de Wallis et Futuna, par exemple :

- une desserte maritime fiable et abordable, avec possibilité de transporter un grand nombre de personnes en une seule fois en vue des pèlerinages religieux ;

- une ouverture des possibilités d'échanges commerciaux entre le Samoa et Wallis et Futuna, qui permettrait de promouvoir les exportations de produits locaux tels qu'artisanat, taro, produits de la mer, légumes, fruits, etc. ; et,
- une baisse des taux de fret et des coûts d'importation du fait de la réduction des distances par rapport aux pays exportateurs.

Les compagnies maritimes du Samoa ou des Îles Fidji pourraient être approchées pour assurer cette desserte, par exemple au moyen d'un appel d'offres à cet effet. Celle-ci ne porterait pas préjudice aux liaisons maritimes existantes depuis la Nouvelle-Calédonie, la Nouvelle-Zélande et d'autres pays étrangers à la région, mais viendrait les compléter en améliorant les liaisons entre Wallis et Futuna.

Figure 8.2 : Nouvelle route maritime envisageable pour desservir Futuna et Wallis



Cette étude de faisabilité est le fruit d'une démarche globale visant à trouver des solutions pour améliorer les transports maritimes et le secteur portuaire de Wallis et Futuna. Son principal objet était d'identifier des possibilités de desserte maritime interîles en vue du transport de marchandises et de passagers entre les deux îles. Compte tenu des divers moyens de soutien nécessaires à une desserte interîles convenable, l'équipe chargée de l'enquête a formulé huit recommandations sur les mesures préconisées pour renforcer les transports maritimes, les ports, l'administration maritime, les lois et la réglementation, le pilotage, la formation, le renforcement des capacités et la coopération régionale.

Elle conclut qu'une barge serait le navire le mieux adapté pour assurer la desserte interîles à Wallis et Futuna. Cette formule supposerait toutefois la construction de rampes de débarquement dans les deux îles. Par ailleurs, de nouveaux sites de débarquement ont été identifiés à Wallis (au village de Gahi) et à Futuna (à Tautafa) pour permettre à la barge d'accoster en cas de conditions météorologiques défavorables.

Des suggestions ont été formulées pour compléter les efforts d'ores et déjà engagés en vue du développement des installations portuaires de Wallis et Futuna ; elles visent notamment l'installation d'une grue et d'un mât de charge pivotant dans les deux ports ainsi que la construction éventuelle d'une structure bétonnée dans le cadre des travaux de développement du port de Leava.

Il est vivement recommandé de constituer une administration maritime à part entière compte tenu du rôle majeur qu'elle assumerait dans la réglementation des transports maritimes du Territoire. Ceci permettrait en outre de résoudre les problèmes actuels de pilotage. L'étude évoque aussi les difficultés rencontrées du fait de l'application parcellaire du droit maritime français. Il existe dans le Pacifique un corpus de lois et règlements sur le droit maritime général (les PIMLaws) qui peut être utilisé par la quasi-totalité des pays. Avant leur adoption, ces textes peuvent être adaptés aux besoins de n'importe quel pays du Pacifique.

L'étude propose également plusieurs possibilités pour développer l'expertise du secteur maritime du Territoire. La plupart des formules proposées sont aisément accessibles, auprès du Programme affaires maritimes de la CPS et d'autres associations maritimes régionales telles que l'APP. Il est recommandé aux autorités portuaires de Wallis et Futuna de devenir membre de l'APP, ce qui les aiderait à trouver des solutions régionales aux problèmes qu'elles peuvent avoir en commun avec d'autres ports du Pacifique.

Afin de réduire la forte dépendance du Territoire à l'égard des importations et les droits et taxes sur les marchandises importées, il est suggéré aux autorités d'envisager d'autres possibilités d'intensification des échanges, par exemple en développant le secteur des croisières, en explorant les débouchés commerciaux intrarégionaux et en établissant de nouvelles routes maritimes telles que Samoa-Fidji-Futuna-Wallis-Samoa.

Liste des personnes consultées en vue de l'étude

#

15 – 19 JUIN 2009, Wallis et Futuna

Nom	Titre	Organisation
M. Kapiliele Faupala	Roi d'Uvea	Chefferie de Wallis
M. Petelo Vikena	Roi d'Alo	Futuna
M. Visesio Moeliku	Roi de Sigave	Futuna
M. Thierry Bonnet	Secrétaire Général	Administration Supérieure
M. Francois Behue	Chargé de mission auprès du Préfet	Administration Supérieure
M. Emeni Leulagi	Premier Ministre	Chefferie de Wallis
M. Kapeliele Faupala	Lavelua	Chefferie de Wallis
M. Sosefo Liufau	Mahe Fotuaika	Chefferie de Wallis
M. Paulo Lavaia	Uluimonua	Chefferie de Wallis
M. Mikaele Tauhavili	Kulitea	Chefferie de Wallis
M. Eusepio Hiva	Fotuatamai	Chefferie de Wallis
M. Valeliano Lenato	Mukoifenua	Chefferie de Wallis
M. Victor Brial	Président de l'assemblée territoriale	Élus Territoriaux
M. Pesamino Taputai	Président de la Commission Permanente	Élus Territoriaux
M. Alesio Katoa	Conseiller Territorial	Élus Territoriaux
M. Alo Gérard Alisio	Conseiller économique et social	à Paris et président de la commission des finances
M. Gérard Alphonse	Directeur	General Import
M. Bernard Jean-Jacques	Directeur adjoint	IEOM/AFD
M. Silino Pilioko	Président	Chambre Interprofessionnelle (CCIMA)
M. Jimmy Vakauliafa	Secrétaire général de la CIP	CCIMA
M. Jean-Luc Pradaud	Vice-Président Artisanat service	CCIMA
M. François Perinet	Chef du service de l'économie rurale	Affaires rurales et de la pêche
M. Paino Vanai	Chef	Cellule Europe
M. Petelo Patea	Président	Association des pêcheurs de Wallis
M. Samuele Kolokilagi	adjoint au service territorial des affaires économiques et du développement	Services des affaires économiques et du développement du territorial
M. Viane Hoatau	Responsable	Phares et balises
M. Didier Cuny	Importateur	Inter-Wallis
M. Herve Prieur	Adjoint au du service	Douanes et affaires maritimes
M. Frère Robert Laufoaulu	Sénateur des îles Wallis et Futuna	Élus Nationaux
M. Jean Paul Goepfert	Chef du service territorial de la statistique et des études économiques	Statistiques
M. Ikai Esilo	Président	Pêcheurs Professionnel
M. Vegi Jean Jacques	Enterprise de construction	-
M. Olseai Aloisio	-	Protection FOMR
M. Marc Reynal	Chef des Travaux publics	-

**Relevés mensuels moyens de la direction et de la force du vent
à Wallis et Futuna**

#

Wallis et Futuna						
RELEVÉS MENSUELS MOYENS DE LA DIRECTION ET DE LA FORCE DU VENT						
Mois	Minimum			Maximum		
	Direction du vent (degrés)	Force du vent (m/s)	Force du vent (nœuds)	Direction du vent (degrés)	Force du vent (m/s)	Force du vent (nœuds)
Jan	169	3,8	7,4	175	7,6	14,8
Fév	220	4,0	7,7	232	7,7	15,0
Mars	111	3,2	6,3	113	6,2	12,1
Avril	131	2,8	5,5	143	5,7	11,2
Mai	152	2,9	5,6	168	6,0	11,6
Juin	129	3,9	7,5	130	7,6	14,8
Juil	139	3,3	6,4	146	6,8	13,3
Août	122	4,3	8,4	124	8,5	16,6
Sept	117	4,1	7,9	117	8,1	15,8
Oct	125	4,0	8,0	125	8,1	15,8
Nov	117	4,0	7,7	119	7,6	14,8
Déc	129	2,7	5,3	134	5,4	10,5
Moyenne annuelle	138	3,6	7,0	144	7,1	13,9

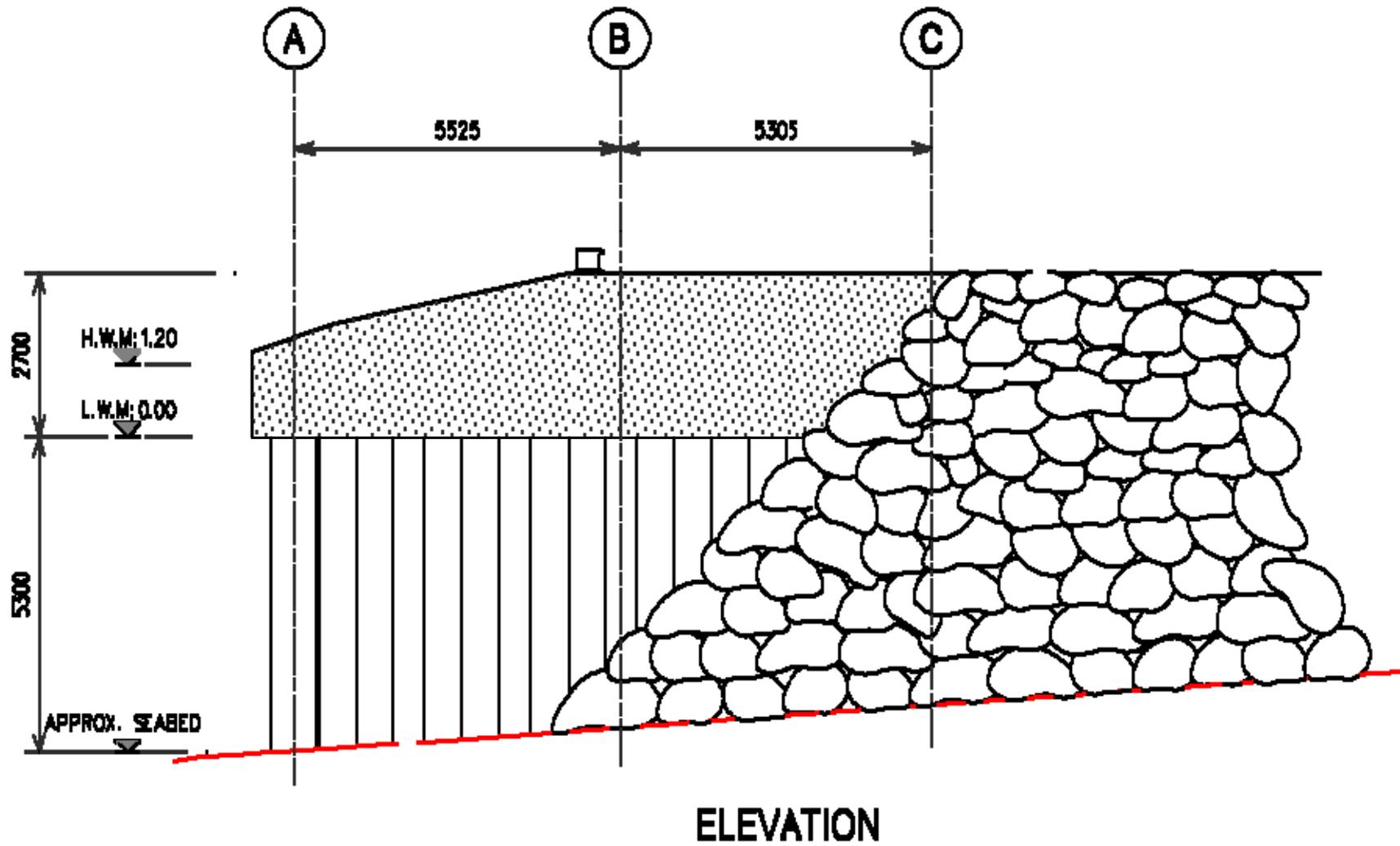
#

#

Rampe de débarquement pour la barge proposée à Futuna
(largeur 12 mètres)

Annexe 3

#



PROPOSITION DE ROTATION POUR LA DESSERTE INTERÎLES DU ROULIER

SUGGESTION DE ROTATION DESSERTE INTERÎLES DU ROULIER				
Jour	Port	Mouvement	Heure	Observations
Vendredi	Wallis	Arrivée	06h00	Permettre aux Futuniens de se rendre à Wallis et de revenir dans l'après-midi.
				Déchargement et chargement du navire à temps pour le voyage de retour.
		Départ	17h00	Permettre aux Wallisiens de se rendre à Futuna pour le week-end avec leur voiture.
Samedi	Futuna	Arrivée	07h00	
			Déchargement et chargement du navire à temps pour le voyage de retour.	
Dimanche				
		Départ	15h00	
Lundi	Wallis	Arrivée	06h00	Reprise du travail le lundi.
				Déchargement et chargement du navire à temps pour le voyage de retour.
Mardi				
		Départ	17h00	Les gens peuvent travailler pendant la semaine.
Mercredi	Futuna	Arrive	07h00	
				Déchargement et chargement du navire à temps pour le voyage de retour.
Jeudi				
		Départ	15h00	Retour des travailleurs avant le week-end.
Vendredi	Wallis	Arrivée	06h00	REPRISE DU CYCLE

Principaux produits d'exportation des pays insulaires océaniques

Pays insulaires océaniques	Principales exportations
Îles Fidji	<ul style="list-style-type: none"> • Sucre • Vêtements • Or • Poisson • Produits textiles à base d'igname : tissus et produits finis • Mélasses • Huile de coco • Ciment
Kiribati	<ul style="list-style-type: none"> • Coprah • Algues • Poisson • Ailerons de requin
Îles Marshall	<ul style="list-style-type: none"> • Poisson réfrigéré et congelé • Huile de coco brute • Coprah • Poisson • Trocas, coquilles/chair • Produits d'artisanat
États fédérés de Micronésie	<ul style="list-style-type: none"> • Poisson • Vêtements • Noix de bétel • Coprah • Kava
Samoa	<ul style="list-style-type: none"> • Poisson frais • Crème de coco • Taro • Bière • Vêtements
Îles Salomon	<ul style="list-style-type: none"> • Bois d'œuvre • Poisson (frais, congelé, fumé et en conserve) • Huile de palme • Coprah • Cacao
Tonga	<ul style="list-style-type: none"> • Squash • Poisson • Gousses de vanille
Vanuatu	<ul style="list-style-type: none"> • Coprah • Viande de bœuf • Bois d'œuvre • Cacao
Îles Cook	<ul style="list-style-type: none"> • Perles • Poisson (frais ou réfrigéré) • Fruits et légumes • Vêtements et chaussures • Poisson vivant
Papouasie-Nouvelle-Guinée	<ul style="list-style-type: none"> • Or • Pétrole brut • Cuivre • Produits forestiers • Grains de café • Huile de palme • Cacao
Nauru	<ul style="list-style-type: none"> • Phosphate (Reprise des exportations en 2006, l'exploitation des réserves primaires de phosphate pourrait se poursuivre jusqu'en 2009 ou 2010. Mais selon une récente étude, les réserves de phosphate résiduelles pourraient faire l'objet d'une exploitation rentable pendant 30 ans, parallèlement à la réhabilitation des terres exploitées.)

(Source : Rapports de la Banque asiatique de développement)