



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Desserte maritime et aérienne de Wallis et Futuna

Rapport n° 012654-01

établi par
Christian ASSAILLY et François MARENDET

Juin 2019



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport

Statut de communication	
<input type="checkbox"/>	Préparatoire à une décision administrative
<input type="checkbox"/>	Non communicable
<input type="checkbox"/>	Communicable (données confidentielles occultées)
<input type="checkbox"/>	Communicable

Sommaire

Résumé.....	3
Introduction.....	6
1. Enjeux de la mission.....	7
1.1. Géographie et démographie de Wallis et Futuna.....	7
1.2. Desserte aérienne de Wallis et Futuna.....	7
1.2.1. <i>Desserte internationale.....</i>	<i>7</i>
1.2.2. <i>Desserte domestique.....</i>	<i>8</i>
1.3. La desserte maritime.....	10
2. Particularités de l'aéroport de Futuna-Vele et de sa ligne aérienne.....	11
2.1. Caractéristiques techniques et opérationnelles de l'aéroport de Futuna Vele.....	11
2.2. Qualité de service de la ligne aérienne Wallis-Futuna.....	11
2.3. Travaux en cours ou envisagés sur l'aéroport de Futuna.....	12
2.3.1. <i>Travaux d'infrastructure aéroportuaire.....</i>	<i>12</i>
2.3.2. <i>La difficile relocalisation des riverains de l'aéroport de Vele.....</i>	<i>13</i>
3. Les ports de Futuna et de Wallis.....	14
3.1. Trafic commercial.....	14
3.2. Infrastructures.....	16
3.3. Missions régaliennes.....	19
4. Propositions pour l'amélioration de la desserte aérienne.....	21
4.1. Révision du programme d'investissement de la DGAC sur l'aérodrome de Futuna....	21
4.2. Evolution de la délégation de service public actuelle 2018-2023 pour la desserte Wallis-Futuna.....	22
4.3. Préparation de l'exploitation future à compter de 2024.....	24
4.3.1. <i>Avantages potentiels de l'ATR 42.....</i>	<i>25</i>
4.3.2. <i>Conséquences pour les aéroports du choix de l'ATR 42 pour la desserte de Futuna</i>	<i>25</i>
4.3.3. <i>Estimation du surcoût pour l'aéroport d'une desserte régulière de Futuna en ATR 42.....</i>	<i>25</i>
4.3.4. <i>Estimation du surcoût d'une liaison internationale de Futuna vers Nandi pour l'aéroport.....</i>	<i>26</i>
4.3.5. <i>Choix parmi les options.....</i>	<i>26</i>

4.4. Montage juridique possible du financement avion en défiscalisation.....	27
4.5. Apurement du problème foncier de l'aérodrome de Futuna.....	28
5. Propositions pour l'amélioration de la desserte maritime de Wallis et de Futuna.....	29
5.1. Passagers.....	29
5.2. Fret.....	30
5.3. Assistance et surveillance maritime.....	31
5.4. Orientations possibles.....	32
Conclusion.....	34
Annexes.....	35
1. Lettre de mission.....	36
2. Chronologie des courriers et événements notables intervenus en 2018-2019 concernant la desserte aérienne Wallis-Futuna.....	39
3. Cartes du Pacifique Sud avec les îles voisines de Wallis et Futuna.....	41
4. Analyse des causes de l'augmentation du déficit de la liaison Wallis Futuna....	42
5. Caractéristiques des ports de Wallis et Futuna.....	43
6. Lignes maritimes desservant les îles de Wallis et Futuna.....	45
7. Liste des personnes rencontrées ou contactées par téléphone ou messagerie.	46
8. Glossaire des sigles et acronymes.....	52

Résumé

L'archipel d'outre-mer de Wallis et Futuna souffre d'un éloignement très important depuis la métropole mais aussi de tous les pays et îles les plus proches.

L'isolement de cet archipel et plus particulièrement de Futuna contribue vraisemblablement à son dépeuplement (-23 % depuis 2003), plus important depuis 2013 pour Futuna (-11%) que pour Wallis (-3%).

L'île de Wallis est reliée en transport aérien international de façon régulière trois fois par semaine à la Nouvelle-Calédonie située à 2000 km et une fois par semaine à Fidji situé à 730 km et n'a pas de liaison maritime de passagers.

L'île de Futuna, distante de 230 km, est reliée six jours par semaine à Wallis en transport aérien domestique avec des avions Twin Otter à faible capacité, limités à douze passagers dans un sens et quatorze passagers dans l'autre et à 10 kg de bagage par passager en moyenne. Cette liaison fait l'objet d'une délégation de service public (DSP) subventionnée à la compagnie calédonienne *Aircalin* qui assure également sans subvention la liaison Wallis Nouméa avec un arrêt au moins hebdomadaire à Fidji.

Les caractéristiques physiques et météorologiques de l'aéroport de Futuna et une forte rotation des pilotes de la compagnie *Aircalin* ne permettent ni une bonne qualité de service de la ligne aérienne (qui a un taux d'aléas d'exploitation de l'ordre de 20 %), ni des vols de nuit, ni l'atterrissage d'avions plus importants que le Twin Otter comme l'ATR 42.

Les travaux actuellement engagés sur l'aéroport de Futuna n'amélioreront pas à eux seuls la situation. La délégation de service public qui a commencé en mars 2018 peut coûter au maximum presque deux fois plus cher que la DSP précédente, en grande partie du fait de la location de deux avions récents. Elle n'est pas soutenable financièrement pour l'État et la collectivité qui en partagent le coût.

Le transport maritime de fret est assuré sans subvention par une rotation sur un cycle de vingt à trente jours depuis les îles voisines, ne permettant pas de transporter directement du fret de Futuna vers Wallis. En outre, les bateaux ne peuvent pas toujours accoster avec les infrastructures actuelles portuaires de Futuna, car le site n'est pas protégé de la houle et il n'existe pas de remorqueur à moins de trois jours de navigation.

La mission a proposé les mesures suivantes :

1) Pour l'aérien :

- l'installation en 2020 d'un balisage lumineux sur l'aéroport de Futuna, une étude de sécurité pour l'atterrissage occasionnel d'ATR 42 et des travaux de renforcement de piste, d'aire de stationnement et de mise aux normes de l'aérogare par redéploiement des crédits actuellement affectés par la DGAC ;
- un rétrofit au premier semestre 2020 de l'avion *Ville de Paris* appartenant à la Collectivité pour un montant maximum de 3,1 M€ dont la charge nette sera réduite de 1,02 M€ en fin de DSP, du fait de la reprise des provisions de maintenance en fin de travaux. La mission propose que ce rétrofit soit financé par une participation de la Collectivité à hauteur de 0,644 M€ et par une avance de trésorerie de cette dernière en 2020, remboursée sur les années 2020 à 2023 par l'économie faite sur la DSP.

- de nouvelles obligations de service public (OSP), moins coûteuses avec deux DHC6-300 rénovés, à partir de janvier 2020 et une prolongation de la DSP actuelle de dix mois jusqu'à fin 2023 ;
- pour la DSP future, une décision entre deux options :
 - le maintien en exploitation du *Ville de Paris* et l'achat (ou location) de deux (ou un) DHC6-300 rénovés ;
 - l'achat de deux DHC6-400 neufs défiscalisés et la possibilité d'atterrir à Futuna de façon occasionnelle pour des ATR 42 en location ;
- un montage juridique pour l'achat de nouveaux avions par la création d'une société contrôlée par *Aircalin* et la Collectivité ;
- un plan d'actions pour régler le problème foncier de l'aérodrome de Vele ;

L'ensemble de ces mesures devraient réduire significativement les coûts de la liaison Wallis Futuna et améliorer l'accessibilité de l'aéroport. Elles devront être menées à bien pour fin 2020 ou au 1er semestre 2021.

2) Pour le maritime :

- l'affrètement à court terme d'un ferry pour le transport des boursiers lors des vacances scolaires, en complémentarité avec l'aérien, en commençant par des expérimentations dans le cadre de l'actuelle DSP pour mesurer la faisabilité technique et économique, avant une généralisation éventuelle dans le cadre de la future DSP ;
- l'étude de l'achat à moyen terme d'un bateau multi missions assurant des missions régaliennes (sauvetage en mer, surveillance dans le cadre du contrôle des pêches et en matière environnementale, accompagnement de l'action de l'État en mer) et des missions commerciales pour transporter plus fréquemment qu'une fois par mois du fret entre les deux îles dans les deux sens et des passagers occasionnellement.

Liste des recommandations

1. Action État : Désigner le directeur du SEAC/WF chef du projet amélioration de la desserte aérienne de Futuna..... 21
2. Action État : Dimensionner les travaux d'infrastructure de l'aérodrome de Futuna en 2020 afin de permettre la réalisation du balisage lumineux de piste et l'atterrissage occasionnel d'ATR avec une enveloppe financière de 3,5 M€, et réaliser les études de sécurité qui permettraient cet accueil occasionnel..... 22
3. Action État et Collectivité de Wallis et Futuna : Préparer un avenant à la DSP Wallis Futuna en cours pour en réduire le coût au 1er janvier 2020 avec la prise en compte d'une prolongation de la DSP jusqu' au 31 décembre 2023, un rétrofit du « *Ville de Paris* » pour un coût estimé au maximum à 3,1 M€ et la location d'un DHC6 300 réaménagé en lieu et place d'un DHC6 400. Le financement du rétrofit serait assuré par une participation de la Collectivité à hauteur de 0,644 M€, une avance de trésorerie de cette dernière pour le solde de son coût et un remboursement de cette avance par la DSP sur les années 2021 à 2023..... 24
4. Action État et Aircalin : Pour la DSP future, faire un choix fin 2020 ou au 1er semestre 2021 entre le maintien du « *Ville de Paris* » et l'achat (ou la location) de deux (ou un) Twin Otter 300 rénovés ou l'achat de deux Twin Otter 400 neufs et étudier la possibilité d'atterrir à Futuna de façon occasionnelle pour des ATR 42 en location..... 27
5. Action Collectivité Wallis et Futuna et Aircalin : Étudier le statut d'une compagnie aérienne qu'ils contrôlèrent et mener des études financières pour l'achat d'avions par cette compagnie pour fin 2020 ou 2021 en vue d'une DSP sur les années 2024 à 2030 pour exploiter la liaison Wallis Futuna..... 27
6. Action Collectivité Wallis et Futuna et État : Chercher un financement pour indemniser les riverains habitant dans la bande de l'aéroport avec éventuellement le paiement d'un loyer pour que l'aéroport de Futuna accueille des ATR 42 de façon occasionnelle et n'ait plus de contrainte de vent de travers sud limité à vingt nœuds..... 28
7. Action Collectivité Wallis et Futuna et État : Dans un premier temps, expérimenter l'affrètement d'un ferry pour le transport de boursiers en incorporant la subvention versée par la Collectivité pour ces élèves et une partie de la subvention de la ligne aérienne..... 30
8. Action État : Lancer une étude d'opportunité permettant d'évaluer les différentes missions de nature régaliennne que pourrait assurer un navire multi-missions dans la zone de Wallis et de Futuna, complétées par des opérations de nature commerciale..... 32

Introduction

Par lettre de mission signée le 29 janvier 2019, les ministres des transports et des outre-mer ont demandé au CGEDD de rédiger un rapport avant fin juin 2019 avec un rapport d'étape fin mars 2019 afin d'élaborer une stratégie d'amélioration à court et moyen terme de la desserte aérienne et maritime entre Wallis et Futuna. Il est demandé en particulier d'examiner :

- les besoins de transport maritime et aérien entre Wallis et Futuna pour le fret et les passagers ;
- des scénarios crédibles d'évolution de ces dessertes, soutenables sur le plan financier, avec un calendrier et une identification des ressources en termes d'emploi et de qualification à développer ;
- l'évolution des coûts de la délégation de service public de la desserte aérienne entre les deux îles.

Le présent rapport a été établi par la mission après un déplacement à Nouméa puis à Wallis et Futuna du 8 au 17 avril pour rencontrer les parties prenantes (Administrateur délégué de Wallis et Futuna, délégué État de Futuna, rois et élus de Wallis et Futuna, la compagnie Air Calin, l'association des usagers d'*Aircalin*, les directeurs de l'aviation civile et des affaires maritimes, le service des travaux publics, l'agence de santé, le vice-rectorat, la chambre de commerce, d'industrie, des métiers et de l'agriculture, la société wallisienne et futunienne de transport).

Il s'appuie aussi sur trois rapports précédents sur la desserte aérienne et maritime de Wallis et Futuna (DGAC et DTMPL/Ministère des transports de mai 2004 et Commission du pacifique sud d'avril 2015) ainsi que sur un rapport de la commission européenne de mai 2012 sur le financement de l'amélioration des infrastructures portuaires de Futuna.

Il prend en compte pour la partie aérienne un certain nombre d'événements et de courriers intervenus entre mai 2018 et juin 2019 récapitulés en annexe 2.

1. Enjeux de la mission

1.1. Géographie et démographie de Wallis et Futuna

Wallis et Futuna constituent une collectivité d'outre-mer (COM) du Pacifique au titre de l'article 74 de la Constitution de la République française avec des compétences législatives propres, située à 22 000 km de la métropole, comprenant deux îles distantes de 230 km éloignée de 780 km de Fidji et de 2 000 km de la Nouvelle-Calédonie (voir annexe 3).

La population totale est de 11 552 habitants en 2018 dont 8 342 à Wallis et 3 220 à Futuna, elle est en baisse de 5 % en 2018 par rapport à 2013 (-11 % à Futuna, -3 % à Wallis) et de 23 % depuis 2003. 26 000 Wallisiens et Futuniens environ vivent en Nouvelle-Calédonie.

De par son statut de COM et dans le cadre de la loi du 29 juillet 1961 et du décret du 22 juillet 1957, la collectivité bénéficie du principe de spécialité législative, ce pouvoir étant exercé par une assemblée territoriale composée de vingt élus (treize pour Wallis, sept pour Futuna).

Ce régime prévoit l'application des actes juridiques nationaux sur mention expresse d'applicabilité à la collectivité sauf pour ce qui concerne la Constitution française et certains actes fondamentaux appelés « loi de souveraineté ».

Il existe aussi trois royaumes coutumiers, un à Wallis (Uvéa) et deux à Futuna (Allo et Sigave) avec à leur tête chacun un roi, garant du droit coutumier.

1.2. Desserte aérienne de Wallis et Futuna

1.2.1. Desserte internationale

Une liaison aérienne internationale régulière est opérée vers Nouméa depuis Wallis en A320 sans subvention trois fois par semaine avec une ou deux escales par semaine à Nandi (Fidji). Elle a été fréquentée par 30 085 passagers en 2018 (26 300 Nouméa Wallis et 3 783 vers Nandi Wallis) et ce trafic est relativement stable depuis 2013 (+ 3 % vers Nouméa et +1 % vers Nandi). Elle est opérée depuis 1983 par la compagnie calédonienne *Aircalin*.

Un appel d'offre pour une liaison Wallis Nandi, trois fois par semaine, a été lancé en 2017, mais a été déclaré infructueux en 2018, car le coût estimé par les compagnies ayant répondu (*Aircalin* et *Fidji Airways*) était de l'ordre de 2 M€ par an sur cinq ans alors qu'il était estimé par les autorités adjudicatrices à 0,5 M€. L'offre d' *Aircalin* était un peu moins chère que celle de *Fidji Airways*.

Aircalin a continué à assurer la liaison sans subvention avec une à deux escales à Nandi.

À compter du 1^{er} avril 2019, *Aircalin* réduit sa desserte de Nandi à une fois par semaine car seuls 13 % des passagers de Wallis se rendent à Nandi et une escale à Nandi renchérit ses coûts d'exploitation. Cette évolution du programme de vols a provoqué la protestation de l'association des usagers d'*Aircalin* qui ont menacé par voie de presse le 13 février de bloquer l'aéroport si *Aircalin* ne revenait pas à son programme antérieur.

1.2.2. Desserte domestique

La liaison domestique Wallis Futuna est exploitée depuis 1987 par *Aircalin* avec deux avions Twin Otter 300 (âgés en 2018 de 42 et 43 ans) depuis 2008 sous forme de délégation de service public. Ce monopole fait l'objet de critiques des Wallisiens et Futuniens. L'avion "*Ville de Paris*" a été cédé par la France en 1986 à la collectivité et l'autre avion a été loué à partir de 2008 et remplacé en octobre 2018 par un avion plus récent, également en location, conformément aux termes de la DSP.



Source : *Air-journal.fr*
Photo 1 : Twin Otter d'*Aircalin*

Les heures de vol (3,5 h par jour en moyenne) ne justifient pas l'exploitation de deux avions, mais ces avions nécessitent beaucoup de maintenance et il est presque impossible d'affréter rapidement un Twin Otter dans la région car, hors les territoires français, les autres pays du Pacifique ont une réglementation opérationnelle différente des règles européennes, ce qui impose la réalisation d'audits techniques par *Aircalin* avant de louer un avion.

La capacité des deux avions Twin de dix-neuf places est limitée opérationnellement à douze places dans le sens Wallis Futuna et à quatorze places au retour, à cause de l'emport nécessaire de carburant vers Futuna en l'absence d'avitaillement sur place et d'un canot installé en permanence qui occupe trois sièges. Il faut parfois plus d'une semaine pour relier les deux îles en période de vacances scolaires, notamment pour transporter tous les élèves en attente.

Le trafic passagers de la liaison est relativement stable depuis 2015.

2015 : 13 793 pax¹

2016 : 15 020 ²pax (+8,9 %)

2017 : 14 297 pax (-4,8%)

2018 : 13 640 pax (-4,6 %) pour 688 rotations (remplissage moyen : neuf pax par vol) soit un remplissage de l'ordre de 70 %.

¹ pax ou passager

² Le trafic exceptionnel de 2016 est justifié par un pèlerinage pour le 175^{ème} anniversaire de la mort de Pierre Chanel, Saint du Pacifique.

Le trafic fret est très limité (28 tonnes en 2018) hors service postal et 73 % du fret est transporté dans le sens Wallis vers Futuna, soit 29 kg en moyenne par vol vers Futuna et douze kg par vol vers Wallis.

Le poids des bagages des passagers, hors excès de bagage, est limité à dix kg par personne.

La liaison aérienne a toujours été attribuée à *Aircalin* et les obligations de service public pour la période mars 2013 fin février 2018 ont conduit à un déficit compensé totalement à *Aircalin* par l'État et Wallis et Futuna (45,7 % État, 54,3 % collectivité) à hauteur de 3,09 M€ par an.

Un appel d'offres a été lancé en juin 2017 pour la desserte domestique aérienne entre Wallis et Futuna.

Aircalin était le seul candidat et la nouvelle délégation de service public (DSP) Wallis Futuna a commencé en mars 2018 pour un programme de douze rotations par semaine entre Wallis et Futuna (lundi au samedi) avec la possibilité d'avoir dix-sept ou vingt-trois vols supplémentaires.

Dans cette nouvelle DSP, figure l'engagement par *Aircalin* de remplacer un Twin Otter ancien en location, par un Twin Otter récent en septembre 2018 (ce qui a été fait avec une location d'un DHC6-400 plus récent que le DHC6-300) et de remplacer le deuxième Twin « *Ville de Paris* » en janvier 2020.

Les tarifs de la nouvelle OSP (allers simples) sont identiques à ceux de la précédente :

- normal : 14 900 F CFP³ ;
- résident de Wallis ou Futuna : 10 900 F CFP ;
- futuniens transitant à Wallis : 6 000 CFP.

La subvention est plafonnée, contrairement à la précédente OSP, à une moyenne annuelle de 5,7 M€ sur cinq ans avec un intéressement de 20 % de l'économie réalisée par rapport aux prévisions pour la compagnie *Aircalin*.

Le résultat d'exploitation constaté pour l'année 2018 est en amélioration de 805 K€ par rapport aux prévisions et le déficit de la ligne est donc réduit de 644 K€.

Le déficit prévisionnel maximum de la nouvelle DSP est payé à 65 % par l'État et 35 % par la collectivité et il passe de 15,43 M€ sur la période 2013-2018 à 28,53 M€⁴ sur la période 2018-2023 soit une hausse maximum de 85 %.

Les comptes prévisionnels de mars 2018 à février 2023 ont été analysés par la mission et l'annexe 3 analyse les raisons objectives de la hausse très importante de ce déficit par rapport à l'ancienne DSP (location de deux avions récents, augmentation du coût du carburant et du salaire des pilotes principalement).

Le montant de ces subventions étant insoutenable financièrement pour l'État et la collectivité de Wallis et Futuna, un point d'étape au 30 juin 2019 est prévu dans la DSP pour confirmer ou faire évoluer les conditions des OSP et prendre position sur les avions permettant de desservir la liaison Wallis Futuna à moindre coût.

³ 1000 FCP= 8 € environ.

⁴ Somme des maxima de déficit annuel sur les cinq années de la DSP .

1.3. La desserte maritime

Il n'existe plus de desserte maritime de passagers entre les deux îles ou vers Wallis depuis 1997, dernière année où une compagnie maritime transportait du fret maritime subventionné ainsi qu'environ vingt-cinq passagers par voyage (284 passagers par an entre 1991 et 1997) entre Wallis et Futuna en une nuit environ, une fois par mois avec un retour sur Wallis deux jours plus tard, (les passagers pouvaient combiner un vol de jour Wallis Futuna et un retour Futuna Wallis de nuit en bateau).

Depuis cette date, la desserte fret sur Wallis comme sur Futuna n'est pas subventionnée et est assurée en 2019 avec une rotation de vingt-et-un à trente jours environ depuis Suva (port de Fidji) puis Tuvalu, Kiribati, les Îles Marshall, Wallis, Futuna et Suva, par un consortium PDL-*Sofrana Shipping et Moana Shipping* et depuis octobre 2018 par un nouveau navire, le *Southern Pearl*, porte conteneurs de 700 conteneurs de 110 m de long.

Actuellement, Futuna ne peut pas exporter de produits frais vers Wallis ni en importer depuis Suva, car les rotations dans ce sens durent 21 jours environ.

Le trafic de marchandises en 2017 de Wallis est de 1 482 conteneurs avec dix-huit escales de navire de marchandises hors pétrole et celui de Futuna de 480 conteneurs en 2014 (source rapport CPS de 2014). En fait une partie des conteneurs débarqués à Wallis est reconditionnée pour aller à Futuna. Sur environ 90 conteneurs par voyage, dix restent à bord pour Futuna, vingt sont débarqués et reconditionnés.

Les commissions de transport maritime de la Communauté du Pacifique Sud limitent la concurrence et régulent les capacités et les tarifs de transport entre les États membres de la CPS. Wallis et Futuna, bien que membre de la CPS, ne participe à la commission du *shipping* du Pacifique central que depuis l'année 2018. La CPS estime que l'appartenance de Wallis et Futuna à cette commission pourrait permettre de réduire la durée de rotation des navires au départ de Wallis et Futuna de quelques jours.⁵

⁵ La CPS cite l'exemple de Kiribati et de Kirimati qui auraient gagné respectivement environ dix jours et un mois sur la durée des rotations de navires les desservant.

2. Particularités de l'aéroport de Futuna-Vele et de sa ligne aérienne

2.1. Caractéristiques techniques et opérationnelles de l'aéroport de Futuna Vele

L'aéroport de Futuna Vele est doté d'une piste revêtue depuis 2008, longue de 1100 m et large de 30 m. Sept familles (voir paragraphe 2.3.2) habitent encore sur l'emprise de l'aérodrome dans la bande réglementaire de 40 m de part et d'autre de l'axe de piste, ce qui interdit aux avions d'une taille supérieure au Twin Otter d'atterrir sur l'aéroport.

La piste actuelle ne permet pas non plus l'utilisation régulière de l'aéroport par un avion de type ATR 42 du fait de la structure de sa chaussée. De plus, il n'existe pas de balisage lumineux et donc pas de vol de nuit, ce qui serait pourtant nécessaire pour les évacuations sanitaires (EVASAN).

Ces EVASAN sont nombreuses et interviennent presque un jour sur deux : en 2018, 89 Evasan sur Nouméa avec *Aircalin* ou la compagnie Air Alizé basée à Nouméa Magenta et très rarement (deux cas) l'armée en CASA 235 la nuit et 69 EVASAN sur Wallis avec *Aircalin*.

A Futuna, les Twin Otter ont une limitation à dix nœuds⁶ de vent de travers lorsqu'il vient du nord en raison des turbulences engendrées par la falaise et à vingt nœuds pour les autres orientations à cause des habitations en bord de piste (conditions d'homologation). Dans un environnement sans obstacle, un Twin Otter peut se poser avec vingt-cinq nœuds de travers et un ATR 42 jusqu'à quarante-cinq nœuds.

Il existe de nombreux jours sans desserte aérienne à cause du vent du nord (dix-neuf en 2018, onze jours en 2017, vingt jours en 2016 et trente-et-un jours en 2015).

Du fait de ces conditions météorologiques, il arrive qu'un nombre significatif de passagers soit bloqué à Futuna ou à Wallis pendant plusieurs jours et il faut ensuite plusieurs jours supplémentaires pour les transporter tous lorsque ces conditions deviennent favorables du fait de la faible capacité des Twin Otter.

Ainsi, dix fois par an, pour chaque départ ou retour de vacances, 194 lycéens ou collégiens de Futuna étudiants à Wallis souhaitent rentrer à Futuna ou partir pour Wallis avec une bourse du territoire. Il leur faut au moins trois jours en temps normal pour effectuer ce voyage du fait de la faible capacité des Twin Otter et les passagers non boursiers de Futuna n'ont alors pas de place à bord des avions.

2.2. Qualité de service de la ligne aérienne Wallis-Futuna

La qualité de service de la ligne aérienne, compte tenu des caractéristiques de l'aéroport et de l'éloignement de Futuna, n'est pas satisfaisante pour les raisons suivantes :

- De nombreuses rotations avion sont annulées à cause du vent du nord à Futuna (29 en 2016, 66 en 2017, 78 en 2018, quinze en janvier 2019). Dans ce cas, l'absence de desserte maritime de passagers isole complètement l'île et les Futuniens ne peuvent pas aller se faire soigner à l'hôpital de Wallis ou de Nouméa.
- D'autres sont annulées pour des raisons techniques (35 en 2016, onze en 2017, douze en 2018 (dont dix pour le nouvel avion), trois en janvier 2019).

⁶ 10 nœuds=18,52 km/h.

- À ces annulations pour des raisons météorologiques ou techniques, s'ajoutent des annulations pour cause opérationnelle ou des reprogrammations du fait de l'indisponibilité de pilotes. Il est difficile de recruter et conserver de nouveaux pilotes en raison des tensions sur le marché. C'est le cas notamment des pilotes de Twin Otter qui passent très vite sur des appareils plus importants. Ainsi quinze, seize et 48 rotations ont été annulées pour cette dernière raison en 2015, 2017 et 2018.
- Le nombre total des rotations annulées ou reprogrammées avec des retards importants pour ces causes cumulées, s'élève respectivement à 79, 93 et 138 en 2016, 2017 et 2018.
- Le taux d'aléas d'exploitation toutes causes confondues est donc élevé et de l'ordre de 21 % en 2018 (138/648).

2.3. Travaux en cours ou envisagés sur l'aéroport de Futuna

2.3.1. Travaux d'infrastructure aéroportuaire

Des travaux sur l'aéroport de Vele ont été décidés et financés par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et engagés entre 2018 et 2020 :

- en 2018 pour 1,5 M€ (0,2 M€ station carburant, 0,5 M€ aérogare, 0,1 M€ clôtures, 0,245 M€ véhicule pour le service de sécurité et de lutte contre l'incendie des aéronefs et 0,45 M€ de matériels techniques (tracteur de fauchage) ;
- en 2019 et 2020 pour 3,5 M€ réfection de la piste et de l'aire de stationnement, le balisage nocturne étant étudié en option (estimé à 1 M€).

La maîtrise d'œuvre des travaux est assurée par la direction de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie (DAC/NC) à Nouméa. Ils devraient durer un mois en 2020 et la réfection de la piste en enrobé pourrait permettre l'atterrissage d'ATR 42 si son environnement (absence de riverains dans la bande) était plus favorable.

Enfin, *Total* étudie la gestion locale d'un dépôt de carburant qui, s'il était mis en place, augmenterait la capacité d'emport des Twin Otter de l'ordre de deux passagers dans le sens Wallis Futuna, mais dont la rentabilité semble incertaine.

2.3.2. La difficile relocalisation des riverains de l'aéroport de Vele

En 2007, avant les travaux de construction de la piste en dur de l'aéroport, treize propriétaires riverains ont été indemnisés et relogés sur le plateau d'Asoa ; six familles ont refusé de se déplacer, car les habitants du plateau vivent dans des conditions difficiles (pas d'alimentation en eau et route d'accès en mauvais état), une famille a été indemnisée, mais la construction de sa maison n'ayant jamais été terminée, elle est restée avec les six autres à une distance de l'axe de piste comprise entre 25 et 40 m.



Photo 2 : Aéroport de Futuna Velle avec les habitations des riverains

source Aircalin

En 2017, le délégué représentant l'État à Futuna a tenté de négocier le départ de ces sept familles pour un montant de 1,1 M€ (indemnisation et la reconstruction des logements) et pour 1 M€ pour la viabilisation et la construction d'une route d'accès du plateau.

Quatre familles sur sept ont refusé toute négociation, ce qui a bloqué l'avancement du projet.

Depuis cette date, des travaux à hauteur de 0,96 M€ permettant l'alimentation du plateau en eau et l'amélioration du réseau électrique déjà existant ont reçu un financement État dans le cadre du contrat de développement 2014-2018. Ils ont commencé en février 2019 pour une durée de dix-huit mois. En revanche il n'y a pas de travaux d'infrastructure routière prévus dans cette enveloppe, la voie d'accès existante étant en terre.

Il reste donc a minima 1,1 M€ pour financer la reconstruction des logements et un loyer à déterminer pour l'usage des terrains et à proposer aux riverains, car il est d'usage dans le droit coutumier de garder à vie la propriété d'un terrain et de ne jamais le céder, mais de le louer.

3. Les ports de Futuna et de Wallis

3.1. Trafic commercial

Le trafic maritime est exclusivement dédié au transport de marchandises. Le coût du fret vers Wallis et Futuna est élevé, en raison des faibles quantités importées, de l'éloignement des deux îles des axes maritimes majeurs et d'un retour « à vide » des conteneurs. En 2017, 36 navires ont accosté à Wallis et Futuna, contre 31 en 2016. Parmi ceux-ci, on dénombre dix-huit porte-conteneurs, douze pétroliers, cinq butaniers et un navire de la Marine nationale.

Évolution du trafic maritime

Nombre de touchées	2013	2014	2015	2016	2017	Variation 2017/2016
Trafic marchandises	27	18	17	14	18	28,6%
<i>Nombre de conteneurs</i>	<i>1 550</i>	<i>1 382</i>	<i>1 312</i>	<i>1 301</i>	<i>1 482</i>	13,9%
Transport d'hydrocarbures	12	11	11	16	17	6,3%
Pétroliers	7	6	7	10	12	20,0%
Butaniers	5	5	4	6	5	-16,7%
Autres	1	1	1	1	1	0,0%
Total	40	30	29	31	36	16,1%

Source : service des Douanes et des Affaires maritimes, SWAFEPP

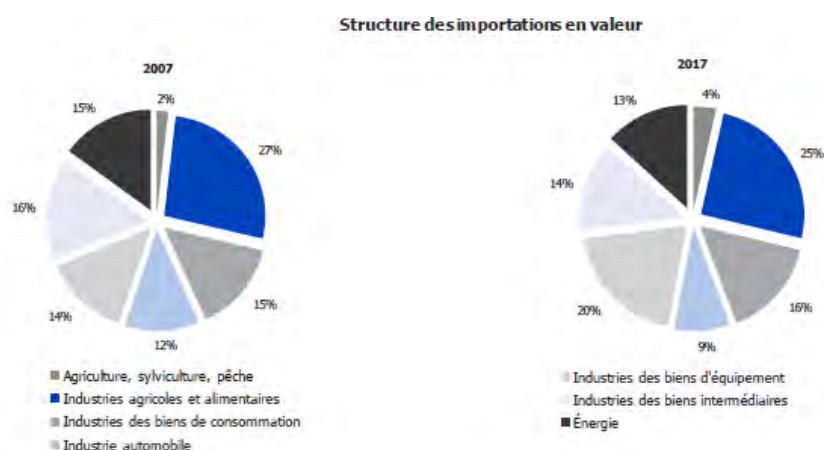


Tableau 1 : Trafic portuaire et importation fret à Wallis et Futuna

Source : Rapport de l'IEOM, édition 2018

La hausse du nombre de navires porte-conteneurs se traduit par l'augmentation du nombre de conteneurs, en hausse de 13,9 % par rapport à 2016. Le nombre de navires transportant des hydrocarbures est en hausse en raison de travaux sur les bacs de stockage. Depuis 2010, le réajustement à la hausse des capacités de stockage de gazole a permis de réduire le nombre de rotations des pétroliers. Le ravitaillement du territoire en hydrocarbures s'effectue tous les quarante-cinq jours.

Après la France métropolitaine, Singapour s'est installé durablement au deuxième rang des importateurs devant les autres pays de l'Union européenne en fournissant plus de 90 % des

ressources énergétiques⁷. Les autres partenaires traditionnels sont l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Fidji et la Nouvelle-Calédonie. Ces six partenaires structurants représentaient à eux seuls en 2005, 75 % des importations en valeur. Dix ans plus tard, leur part est encore de 67 %. De nouveaux acteurs économiques ont trouvé ces dernières années leur place parmi les fournisseurs de Wallis et Futuna. Quasi-inexistants avant 2011, ils sont devenus en 2013 les troisièmes fournisseurs grâce à une progression très constante de leurs parts dans les importations : 3 % en 2011, 5 % en 2012, 7 % en 2013 puis 9,8 % en 2014.

Il y a eu dans le passé, une ligne de la Compagnie Wallisienne de Navigation (CWN) opérée par la société *Moana*, qui assurait une rotation mensuelle Nouméa Futuna-Wallis-Futuna-Nouméa, avec dérogation pour embarquer des passagers. Elle pouvait transporter une trentaine de passagers avec leurs bagages.

La desserte actuelle de WF est assurée à partir de Suva, îles Marshall, Funafuti.

En 2018, un nouveau navire, le *Southern Pearl* a été mis en exploitation. Ce navire est affrété par trois compagnies maritimes réunies en consortium: *Moana Shipping*, *Pacific Direct Line* et *Sofrana Lines* rachetée tout récemment par une filiale de *CMA-CGM*, avec un cout d'affrètement journalier de 15.000 \$ environ.



source : SAMPPB

Photo 3 : Southern Pearl

La structure des échanges commerciaux du territoire est caractérisée par son faible niveau d'exportations. En 2017, celles-ci se composent de quelques produits de la mer ainsi que de produits artisanaux. Un moratoire a engendré la suspension de l'activité d'holothuries, afin de permettre la régénération des espèces présentes autour de Wallis et Futuna. Les exportations de concombre de mer ont donc été nulles en 2017 tout comme en 2016 et 2015. En conséquence les exportations de Wallis et Futuna sont composées essentiellement de réexportations. Les exportations réelles du territoire peuvent être considérées comme presque nulles, exceptés quelques flux ponctuels (par exemple, des produits d'artisanats tels que tapas, nattes en feuilles de pandanus tressées, sculptures

⁷ Même si les six à sept pétroliers qui desservent chaque année Wallis viennent de Fidji et les cinq navires butaniers ont eux appareillé d'Australie.

de bois ou colliers). Certaines ressources sont encore peu ou pas exploitées (par exemple, huiles de coco, aquaculture de crevettes ou espèces de poissons du lagon).

L'approvisionnement en carburant s'effectue par un butanier et un pétrolier affrétés par la Société *Total Pacifique* pour le compte de la Société wallisienne et futunienne des produits pétroliers (SWAFEPP), chargée du stockage et de la distribution du gaz et des hydrocarbures dans les deux îles. En 2017, douze rotations de pétroliers ont desservi Wallis et Futuna, contre dix en 2016. Cette augmentation est due à des travaux sur les bacs de stockage. L'approvisionnement en gaz butane s'effectue depuis l'Australie, uniquement vers Wallis. Il y a eu cinq rotations de butaniers en 2017, contre six en 2016.

Consommation totale en hydrocarbures

en milliers de litres	2013	2014	2015	2016	2017	Variation 2017/2016
Essence	1 803	1 716	1 642	1 643	1 648	0,3%
Gazole	7 346	7 258	7 261	7 705	7 513	-2,5%
Jet A1	1 141	1 123	1 182	1 341	1 274	-5,0%
Gaz butane (tonnes)	245	272	266	257	269	4,5%

Source : SWAFEPP

Tableau 2 : Importations hydrocarbures

Futuna dispose d'une capacité de stockage de 470 m³ d'hydrocarbures, dont 400 m³ pour le gazole et 70 m³ pour l'essence. Son autonomie est de 96 jours en gazole et 112 jours en essence.

À Wallis comme à Futuna, il y a deux sociétés privées d'acconage. Les deux ports sont dits FIO (*Free In Out*), ce qui veut dire que la responsabilité de l'armateur s'arrête au moment où le conteneur est pris par la manutentionnaire sur le navire par des engins mobiles.

3.2. Infrastructures

Les caractéristiques des deux ports, de Mata Uvu sur Wallis et de Leava sur Futuna, sont décrites en annexe 4. La gestion de ces infrastructures fait partie des missions du Service des affaires maritimes, des ports et des phares et balises (SAMPPB).

L'approvisionnement de l'archipel s'effectue à Wallis via le port de Mata'Utu situé sur la côte Est de l'île d'Uvéa pour les marchandises et par celui de Halalo pour les hydrocarbures. Le chantier d'extension et d'aménagement du port de commerce de Mata'Utu s'est terminé fin 2013, après trois ans de travaux. Tous les bâtiments ont été réhabilités (capitainerie, locaux de la douane et du Bureau d'Inspection Vétérinaire, Alimentaire et Phytosanitaire), des aires de stockage ont été construites et des équipements pour nettoyer les conteneurs ont été installés. Enfin, une plateforme de 8000 m² et un nouveau quai de 60 mètres ont été construits.

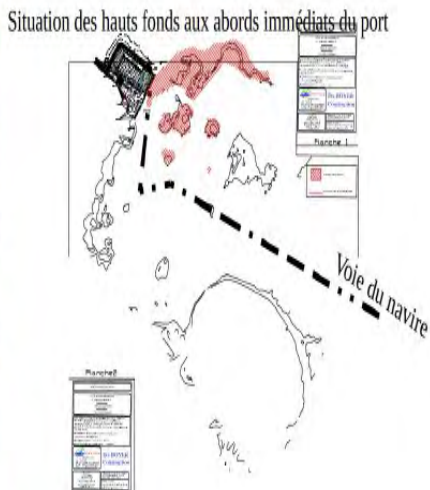


Photo 4 : Quai et port de Mata Utu à Wallis
source SAMPBB

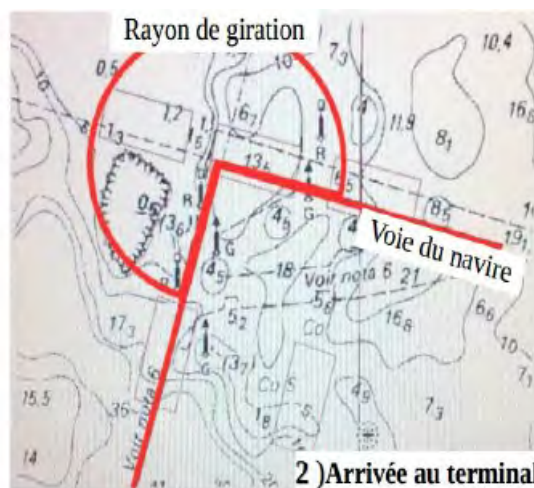


Photo 5 : Quai de Halalo à Wallis.
source SAMPPB

L'unique port de Futuna est situé à Sigave, au sud-ouest de l'île dans la baie de Leava. S'il est protégé des vents dominants de secteur Est, le quai est exposé à la houle du large, (*photo 6 flèche bleue ciel ci-dessous*). Cette houle représente un désagrément pour les navires en position d'accostage à cause du ressac. Elle empêche également les navires de types *Roll on Roll off* (RORO) d'accoster perpendiculairement au sens de cette houle. Les possibilités d'entrée par voie maritime se trouvent donc réduites, laissant ainsi Futuna dans une situation d'isolement, en tenant compte des problèmes récurrents de la desserte aérienne inter-îles.

La reconstruction complète de celui-ci est inscrite au X^{ème} programme du fonds européen de développement (FED) territorial pour un montant total de 14,4 M€ (1,8 milliard de F CFP) Les travaux devraient débuter début 2019. Le quai de Leava est une infrastructure stratégique pour l'île de Futuna, car il constitue le point d'entrée des approvisionnements de l'île.

Cette installation portuaire, très attendue par la population de Futuna, permettra d'une part d'améliorer le transport maritime entre les deux îles, et d'autre part de favoriser l'ouverture de l'archipel vers les pays insulaires avoisinants. Les travaux de construction de la capitainerie adjacente, dont le montant était fixé à 320 k€ (40 millions de F CFP), se sont achevés en 2017.

Baie de Leava et le quai



Photo 6 : Baie de Leava à Futuna
source SAMPBB

L'approvisionnement de l'île en hydrocarbures est effectué régulièrement par pétrolier. En revanche, pour ce qui concerne le gaz, les consignes sont conditionnées à la SWAFEPP à Wallis avant d'être réacheminées à Futuna par le navire de commerce.

Les balisages de Wallis et Futuna, même s'ils sont actifs, ne permettent pas l'accès de nuit dans le lagon de Wallis ni à Léava. Ceux-ci sont interdits par arrêté du préfet au titre de l'Action de l'État en Mer. En outre, il n'y a pas de police ni gendarmerie maritime pour surveiller les plans d'eau. Il n'existe pas non plus de suivi radar, mais une station de veille radio (Wallis Radio) assure une veille H24.

La constitution géomorphologique de chaque île implique des manœuvres d'approche spécifiques. Cette situation s'avère très périlleuse dans le chalutage à Wallis et à Futuna dans l'accostage au quai de Léava situé à l'entrée de la baie recevant la houle du grand large. Il peut arriver à Futuna qu'il faille attendre 8 à 10 heures, suivant l'état de la mer et les conditions opérationnelles des sociétés d'acconage. Il faut cependant signaler que les contraintes de vent pour l'aérien ne sont pas une contrainte pour les navires.

À Wallis, le front d'accostage est perpendiculaire aux vents dominants qui sont de secteur Est, la prise au vent du navire l'empêche souvent de se déhaler⁸ par sa propre propulsion. En 2012, le *Southern Pearl* est resté collé au quai pendant trois semaines. Depuis quelques cas se produisent, mais dépassent rarement la semaine. À Futuna, c'est la houle du large qui peut empêcher l'accostage, le navire doit effectivement faire demi-tour pour accoster en marche arrière pour se positionner prêt à l'appareillage.

Le port ne dispose pas de remorqueur mais il faut faire appel de temps en temps à un remorqueur des Fidji pour assister un navire : cela représente trois jours pour venir des Fidji, et quatorze heures pour venir d'Apia.

⁸ Le déhalage d'un navire est l'action qui consiste à faire changer sa position en se servant des aussières.

3.3. Missions régaliennes

Le trafic dans le lagon à Wallis et l'accès au quai de Léava s'effectuent sans navire d'assistance. L'absence de moyens adaptés de secours en haute mer, notamment en cas de mauvaises conditions météorologiques, constitue un réel défaut de garantie sécuritaire, tant pour les pêcheurs que pour les plaisanciers, mais aussi pour les navires de croisière désireux de faire escale dans l'archipel. Le règlement du port tient compte de cette situation puisqu'il interdit toute entrée dans la passe par fort vent pour les navires les plus importants.

À Wallis, le dispositif anti-pollution comprend environ 600 mètres de barrages antipollution. Futuna n'est pas équipée. Il existe deux vedettes de sécurité civile, l'une à Wallis et l'autre à Futuna et les sapeurs-pompiers de Wallis disposent d'une embarcation légère pour intervenir en tout lieu sur le lagon. Toutefois la taille des embarcations ne permet pas des interventions à long rayon d'action en haute mer. Un projet de remise en œuvre des chaînes « recherches et sauvetage par moyens aériens » est en cours d'étude de faisabilité.

En cas d'intervention en haute mer et de recherche, c'est le centre de coordination et de sauvetage maritime de Suva qui serait amené à intervenir avec des moyens pouvant relever de la zone de Défense compétente pour Wallis et Futuna, à savoir les moyens militaires des forces armées de Nouvelle-Calédonie. À noter qu'il n'y a pas de société de sauvetage en mer. Les exercices pollution en mer sont opérés par les services du cabinet du Préfet en lien avec les services de l'État et du Territoire, le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations (CEDRE), sur les pollutions accidentelles, l'Action de l'État en mer (AEM) et les services techniques du Territoire.

Pour le contrôle des marchandises hors Union Européenne, il n'y a rien de spécifique, mis à part le Bureau d'Inspection vétérinaire, alimentaire et phytosanitaire⁹

Le périmètre de compétence du délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer s'établit sur l'ensemble de la zone maritime Nouvelle-Calédonie (définie par arrêté du 13/02/2015 modifiant un arrêté du 28/10/2011). Le Haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie assure cette mission à Wallis et Futuna, quelques sujets étant délégués à l'administrateur supérieur en



Photo 7 : Zone maritime d'intervention de l'AEM : Source Service hydrographique et océanographique de la marine

⁹ Le Bureau d'Inspection Vétérinaire, Alimentaire et Phytosanitaire exerce des missions régaliennes de contrôle vétérinaire et phytosanitaire en frontière (importations, exportations), de sécurité sanitaire de l'alimentation et de contrôle de la santé animale. Il a également dans ses missions, des missions de territoire concernant les soins aux animaux d'élevage et aux animaux domestiques lorsqu'il n'y a pas de vétérinaire installé.

subsidiarité (cf. arrêté du 25/10/2016 et les arrêtés n°13 /AEM du 18/06/2015 sur le POLMAR et n° 69/AEM du 13/08/2012 sur le SAR).

Photo 7 : Zone maritime d'intervention de l'AEM : Source Service hydrographique et océanographique de la marine

Wallis est à environ 3h30 de vol en avion *Gardian* (Marine nationale), à 5h30 de vol en avion *Casa* (Armée de l'air), et à environ quatre jours de mer. Seul le CASA est en mesure d'atterrir à Futuna. L'accostage à Futuna reste compliqué notamment pour le Bâtiment de Soutien et d'Assistance Outre-Mer (BSAOM). Cette situation devrait s'améliorer avec le futur quai prochainement en construction.

Les patrouilles physiques en zone exclusive économique (ZEE) de Wallis et Futuna sont régulières. La surveillance des flux « AIS » (*Automatic identification System*) et VMS (*vessel monitoring system*) et les requêtes effectuées sur le service de surveillance satellitaire permettent d'orienter ces patrouilles et se concentrent notamment sur les bordures de ZEE et les hauts fonds virtuellement plus poissonneux. Elles conjuguent souvent un moyen naval appuyé par un moyen aérien (*Gardian*).

Les objectifs de surveillance se situent à trois patrouilles de navires par an et quatre mises en place de *Gardian* par an. Une mise en place *Gardian* permet de traiter 100% de la ZEE. L'exploitation des résultats de ces missions de surveillance démontre que la ZEE de Wallis et Futuna est actuellement très peu fréquentée. Des transits Nord-Sud, au Nord de la ZEE de Wallis et Futuna, sont observés épisodiquement, à des vitesses de transit excluant toute activité de pêche illicite¹⁰. La présence française durant les patrouilles est délibérément ostentatoire, afin que la vigilance sur la zone soit connue.

¹⁰ La pêche à la palangre pratiquée dans la zone implique des vitesses et des routes caractéristiques

4. Propositions pour l'amélioration de la desserte aérienne

La mission fait les propositions suivantes :

- revoir le programme d'investissements prévus en 2020 et financés par la DGAC sur l'aéroport de Futuna ;
- décider d'un rétrofit du *Ville de Paris* pour fin juin 2019 pour réduire le coût d'exploitation de l'avion ;
- préparer un avenant à la DSP en cours 2018-2023 pour en réduire le coût à compter du 1er janvier 2020 et la prolonger jusqu'au 31 décembre 2023;
- préparer la future DSP après 2023 avec le (ou les) avion(s) le(s) plus adapté(s) ;
- étudier un montage juridique pour l'achat de nouveaux avions ;
- élaborer un plan d'action pour régler le déménagement des riverains de l'aérodrome de Veleva ;

Toutes ces actions doivent faire l'objet d'études qui devront, sauf la dernière qui risque de prendre plus de temps, être terminées au plus tard pour fin 2020.

Pour être certain qu'elles soient menées à bien dans les délais requis, il est nécessaire de nommer au sein des services de l'État un chef de projet amélioration de la desserte aérienne de Futuna. En accord avec le préfet, la mission propose que le directeur du service de l'aviation civile de Wallis et Futuna soit désigné chef de projet.

1. Action État : Désigner le directeur du SEAC/WF chef du projet amélioration de la desserte aérienne de Futuna

4.1. Révision du programme d'investissement de la DGAC sur l'aérodrome de Futuna

La DGAC a décidé de financer 5 M€ d'investissements sur l'aéroport de Futuna en 2020 à raison de :

- 1,5 M€ pour le réaménagement de l'aérogare, l'achat d'un véhicule incendie et la mise aux normes des clôtures ;
- 3,5 M€ pour le renforcement de la piste et de l'aire de stationnement. Ce renforcement en enrobé pourrait permettre l'accueil ultérieur d'ATR 42 de manière régulière.

Le balisage de la piste de Futuna a été chiffré à 1 M€ mais n'a pas été retenu à ce stade par la DGAC.

Ce balisage est possible pour des Twin Otter (aéronefs de code 1) sous réserve d'études à réaliser par l'exploitant de l'aérodrome avec le soutien technique du SEAC/WF. Ces études peuvent être menées grâce un relevé d'obstacle par drone qui sera effectué en juin 2019. Il doit comporter des feux de bord de piste, d'extrémité de piste et de seuil de piste, et être associé à l'implantation d'un indicateur visuel de pente d'approche et au balisage des obstacles perçant les surfaces de dégagement. En fonction des obstacles présents, un avis de l'organisme de contrôle en vol (OCV) pourrait être nécessaire et les études ne seront donc pas finalisées avant juillet 2019.

Le balisage de cette piste permettrait d'améliorer la desserte de Futuna en rendant possible les atterrissages de Twin Otter de nuit notamment en cas d'Evasan de nuit, il permettrait de faire plus de six rotations par jour pour transporter un grand nombre de passagers après ou avant un vent du nord, et aussi de transporter des passagers de nuit par vent du nord lorsque le vent chute la nuit.

La mission a demandé à la direction météorologique de Nouvelle-Calédonie d'estimer le pourcentage de jours de vent en 2018 sans desserte de jour alors que cette desserte aurait été possible de nuit. Celle-ci a étudié l'évolution diurne de la force du vent sur la période 2015-2019 mais n'a pas conclu en une baisse avérée du vent la nuit.

La mission estime cependant que le balisage de cette piste serait plus utile qu'un renforcement de la piste pour une desserte régulière par ATR. Elle a proposé au SEAC/WF de prévoir, outre les travaux estimés à 1,5 M€ sur l'aérogare, les clôtures et l'achat du véhicule incendie, de limiter le coût des travaux d'infrastructure afin de permettre la réalisation du balisage de la piste.

Si les études de sécurité démontrent qu'il est possible d'accepter occasionnellement un ATR 42, le programme devra intégrer l'extension de l'aire de stationnement et un renforcement de la piste pour l'atterrissage occasionnel d'ATR 42 : le revêtement du parking et de la raquette serait en enrobé et le reste de la piste serait en enduit superficiel. Dans ce cas, le coût des travaux d'infrastructure serait de l'ordre de 3,5 M€.

2. Action État : Dimensionner les travaux d'infrastructure de l'aérodrome de Futuna en 2020 afin de permettre la réalisation du balisage lumineux de piste et l'atterrissage occasionnel d'ATR avec une enveloppe financière de 3,5 M€, et réaliser les études de sécurité qui permettraient cet accueil occasionnel.

4.2. Evolution de la délégation de service public actuelle 2018-2023 pour la desserte Wallis-Futuna

La mission propose les actions suivantes pour réduire les coûts de la DSP actuelle à compter du 1er janvier 2020 :

- Retrofit¹¹ du Ville de Paris en 2019 pour au maximum 3,1 M€ (y compris le convoyage) et location d'un autre Twin Otter DHC 6-300 rénové.

Le retrofit d'un Twin Otter DHC6 300 consiste à moderniser l'avion en changeant tous les équipements de bord, le câblage électrique, la peinture et en effectuant un traitement anticorrosion.

Ce retrofit sera nécessaire à partir d'août 2020 pour que les pilotes puissent pratiquer et être qualifiés sur des approches GNSS¹² (satellitaire) selon les règlements de l'agence européenne de sécurité aérienne (EASA).

Le coût de 3,1 M€ prend en compte le convoyage de l'avion en Suisse où se ferait le retrofit. Ce coût a été estimé début mai 2019 par la société Zimex en charge du retrofit et ne pourra être connu avec précision que lors d'une inspection complète de la corrosion de l'avion par Zimex. Il est très supérieur au coût initial prévu par Zimex (1,85 M€) et communiqué par Aircalin à la mission en avril 2019, car Zimex depuis cette date s'est inquiété des risques de corrosion d'un vieil avion volant dans un espace maritime et préfère rester prudent sur la nature des travaux à réaliser.

La dépense nette pourrait être diminuée en fin de travaux, du montant des provisions de maintenance de l'avion non dépensées. Ces provisions s'élèvent au 31 décembre 2018 à 1,3 M€, dont 0,49 M€ de provision pour risque corrosion et 0,54 M€ d'autres provisions sur la coque de l'avion.

¹¹ Un retrofit est un réaménagement très important d'un avion qui le modernise et prolonge son exploitation.

¹² En 2022, obligation dans l'espace aérien de Nouvelle Calédonie d'équiper les avions volant aux instruments de systèmes de contrôle automatisé du trafic aérien et Aircalin veut suivre ses avions via leur système de gestion de la sécurité en plus du contrôle aérien pour des raisons de sécurité.

Cette dépense sera donc réduite de 1,02 M€ du fait de ces provisions.

Ce rétrofit contribuerait enfin à augmenter la valeur de revente de l'avion qui sera de l'ordre de 3,1 à 3,6 M\$ contre à 1,3 à 1,8 M\$ actuellement. La durée de vie de l'avion réaménagé serait de 20 000 heures de vol, ce qui représente environ 30 ans d'exploitation dans les conditions de vol actuelles.

Ce rétrofit n'est pas possible en 2019 et pourra intervenir, d'après Aircalin au 1^{er} semestre 2020. Il faut pour cela qu'un avenant à la DSP actuelle soit signé avant le 31 juin 2019.

- Location d'un Twin Otter 300 identique au *Ville de Paris* rétrofité

Si le rétrofit du *Ville de Paris* est décidé, Aircalin estime qu'il vaudrait mieux louer deux DHC6 300 rénovés au lieu d'un DHC6 300 rénové et un DHC6 400 pour des raisons d'homogénéité de maintenance et de formation de pilotes.

Aircalin a trouvé un avion de ce type en location sur le marché disponible à compter du 1er janvier 2020 et qui remplacerait le *Ville de Paris*

Ne pas louer un nouveau Twin Otter et continuer à exploiter le « *Ville de Paris* » rénové ferait économiser sur le reste de la DSP environ 4,9 M€. Cette économie porte essentiellement sur les locations d'avion (3,5 M€), la maintenance et les pièces détachées (2,2 M€) mais les salaires du personnel navigant augmentent par ailleurs (0,8 M€).

Selon les calculs d'Aircalin, ce rétrofit peut être financé par l'exploitation de la ligne aérienne sur le reste de la DSP et la Collectivité, propriétaire de l'avion, est disposée à le financer sur ses fonds propres à hauteur de 0,644¹³ M€ et à avancer la trésorerie nécessaire au financement du solde des travaux (environ 2,4 M€).

- Prolongation de la DSP de dix mois jusqu'au 31/12/2023

Bien que le gain de ces mesures soit positif sur le reste de la DSP, la mission propose de prolonger de 10 mois jusqu'au 31 décembre 2023 la DSP actuelle pour accroître la durée d'amortissement de ce rétrofit et rembourser la collectivité de ses avances sur les années 2021 à 2023 à hauteur d'environ 0,8 M€ par an.

Cette prolongation de DSP ne devrait pas entraîner de risque juridique car elle est justifiée par un investissement important non prévu, le rétrofit du « *Ville de Paris* » sur la durée restante de la DSP dont l'économie générale est inchangée.

Dans ce cas, les subventions annuelles de la ligne aérienne deviennent égales à 5,39 M€ en 2020 puis 4,8 M€ en 2021, 4,87 M€ en 2022 et 4,92 M€ en 2023 soit une réduction de 1,45 M€ en 2020, 0,9 M€ en 2021, 0,89 M€ en 2022 et une augmentation de 3,93 M€ en 2023 justifiée en grande partie (3,6 M€) par une année entière d'exploitation contre 2 mois actuellement.

L'économie de subvention de la nouvelle DSP est égale à 0,655 M€ mais cette DSP finance une grande partie du rétrofit du *Ville de Paris* (1,56 M€) et le déficit de 10 mois d'exploitation en 2023 (environ 2,6 M€) non pris en compte dans la DSP en cours.

Si ce rétrofit est décidé, un avenant à la DSP actuelle doit être préparé :

- pour prolonger la DSP en cours de 10 mois,
- intégrer les modifications d'avions envisagées,
- prévoir un rétrofit du « *Ville de Paris* » au 1er semestre 2020, financé par une avance de trésorerie et une participation de la collectivité égale à 0,644 M€ et un remboursement de cette avance par la DSP sur les années 2021 à 2023.

¹³ Montant des économies réalisées par Aircalin sur la DSP en 2018 venant en déduction de la subvention prévue cette année.

S'il s'avère que les travaux de rétrofit réduisent le risque maintenance et conduisent à des reprises sur provision, celles-ci viendront réduire le coût du rétrofit

3. Action État et Collectivité de Wallis et Futuna : Préparer un avenant à la DSP Wallis Futuna en cours pour en réduire le coût au 1er janvier 2020 avec la prise en compte d'une prolongation de la DSP jusqu' au 31 décembre 2023, un rétrofit du « Ville de Paris » pour un coût estimé au maximum à 3,1 M€ et la location d'un DHC6 300 réaménagé en lieu et place d'un DHC6 400. Le financement du rétrofit serait assuré par une participation de la Collectivité à hauteur de 0,644 M€, une avance de trésorerie de cette dernière pour le solde de son coût et un remboursement de cette avance par la DSP sur les années 2021 à 2023.

4.3. Préparation de l'exploitation future à compter de 2024

L'achat d'un avion serait financièrement beaucoup plus avantageux qu'une location de cinq ans (coût de location actuel d'un Twin Otter 0,85 M€ pour un investissement de 6 M€) et l'achat d'un avion neuf en défiscalisation ferait économiser environ 30 % de cet investissement. Mais malgré cet avantage , un avion neuf qui vole peu peut coûter plus cher à l'heure de vol qu'un avion d'occasion.

L'achat des avions par la collectivité présente l'avantage de satisfaire la collectivité qui souhaite maintenant être propriétaire des aéronefs et la compagnie *Aircalin* qui ne veut pas acheter un avion pour une liaison Wallis Futuna opérée en DSP, car la compagnie est en cours d'acquisition de quatre Airbus (deux A320 Néo et deux A 330 Néo) pour ses dessertes de l'Asie et du Pacifique depuis Nouméa.

Cependant la location d'un avion ne doit pas être exclue si le « *Ville de Paris* » continue à être exploité pour amortir le coût du rétrofit sur une plus longue durée.

Trois options sont possibles pour le choix de la flotte :

- *Option 1 :* Achat (ou location) d'un Twin Otter DHC 300 d'occasion rénové et maintien du *Ville de Paris* rénové en exploitation ;
- *Option 2 :* Achat de 2 Twin Otter DHC 400 neufs en défiscalisation et vente du *Ville de Paris* ;
- *Option 3 :* Achat d'un ATR 42 neuf (coût environ 14 M€) en défiscalisation ou d'occasion et vente du *Ville de Paris*.



Photo 8 : ATR 42-500 Source : Air-journal.fr

4.3.1. Avantages potentiels de l'ATR 42

Un ATR 42 pourrait permettre de transporter rapidement un nombre important de passagers entre Wallis et Futuna comme les boursiers scolaires ou les pèlerins se rendant à Futuna.

Un ATR 42 rendrait aussi possible l'ouverture d'une liaison aérienne Wallis Fidji qui est fortement demandée localement, liaison sur laquelle *Aircalin* n'a plus qu'une fréquence hebdomadaire en A 320 depuis Nouméa à partir d'avril 2019.

Il est vraisemblable, mais pas certain, qu'un ATR soit moins sensible au vent de travers venant du nord qu'un Twin Otter. Un avis de l'organisme de contrôle en vol (OCV) serait nécessaire pour confirmer ce point.

4.3.2. Conséquences pour les aéroports du choix de l'ATR 42 pour la desserte de Futuna

Aircalin a simulé le coût d'une desserte de Futuna avec un ATR 42 dans l'hypothèse où cette desserte serait techniquement possible et a calculé que le coût annuel d'une desserte avec un ATR 42 défiscalisé était de l'ordre du coût moyen annuel de la DSP actuelle soit environ 5,7 M€ sur la base d'un programme de vols à trois fréquences contre dix actuellement.

De plus, une desserte régulière de Futuna en ATR suppose le déménagement des riverains de la bande de l'aérodrome ou une étude de sécurité faite par ATR montrant la possibilité d'atterrir en toute sécurité, et des travaux sur les aérodromes de Futuna et Wallis évalués au paragraphe ci-après.

4.3.3. Estimation du surcoût pour l'aéroport d'une desserte régulière de Futuna en ATR 42

La mission a estimé, avec l'aide de la DAC/NC, le coût supplémentaire en fonctionnement et en investissement sur l'aéroport de Futuna d'une liaison régulière en ATR 42 par rapport à une desserte occasionnelle, indépendamment du coût d'exploitation de la ligne régulière.

Un ATR 42 exploitant régulièrement une liaison Wallis-Futuna devrait être abrité dans un hangar suffisamment grand à Wallis. Or les deux hangars actuels sont conçus pour des Twin Otter et ne peuvent pas accueillir un ATR. Il serait donc nécessaire d'en construire un plus grand, dans un lieu à définir sur l'aéroport pour un coût qui serait de l'ordre de 1 M€ (en construction à bas coût, container et toile PVC¹⁴) ou 2 M€ (construction métallique) selon l'estimation de la DAC/NC. Il faudrait aussi renforcer la totalité de la piste de Futuna pour l'ATR 42 pour un coût de l'ordre de 1,5 M€, et recruter deux pompiers supplémentaires (26 k€ sur la base des salaires des pompiers actuels), car il faut deux pompiers pour traiter un atterrissage d'ATR 42 contre un seul pour un Twin Otter.

En conclusion, le coût d'une desserte régulière en ATR nécessite 2,5 à 3,5 M€ d'investissements et 52 K€ de frais de fonctionnement annuels supplémentaires sur l'aéroport de Futuna par rapport à une desserte occasionnelle. Ce coût ne prend pas en compte le surcoût d'exploitation de la ligne aérienne.

¹⁴ Ce type de hangar fabriqué en Australie est aux normes anticycloniques

4.3.4. Estimation du surcoût d'une liaison internationale de Futuna vers Nandi pour l'aéroport

L'aéroport de Futuna étant plus près de Nandi que de Wallis, la mission a chiffré le coût supplémentaire d'une exploitation internationale en ATR 42 par rapport à une desserte régulière en ATR 42, avec l'aide de la DAC/NC, exploitant de l'aérogare de Lifou pour les investissements et du SEAC/WF exploitant de l'aéroport de Wallis pour le fonctionnement.

Ce coût a été estimé à 1,25 M€ en investissements se répartissant en 0,8 M€ de travaux dans l'aérogare pour séparer les flux arrivées départ, 0,25 M€ d'achat d'équipement de sûreté, et 0,2 M€ pour une station d'avitaillement en carburant et 260 K€ (sur la base des effectifs et des salaires de l'aéroport de Wallis) en fonctionnement (cinq agents de sûreté, trois douaniers qui assureraient également les tâches d'immigration, un agent phytosanitaire et un agent pour l'avitaillement avion et la maintenance des équipements de sûreté).

Pour mémoire, le coût actuel de fonctionnement de l'aérodrome est de 160 K€, il serait porté à 472 K€ en fonctionnement avec les recrutements de pompiers évoqués au 5.3.3 soit un quasi triplement de ces dépenses par rapport à la situation actuelle, indépendamment des investissements supplémentaires de l'ordre de 1,25 M€ nécessaires pour une desserte internationale et du coût d'exploitation de la ligne Futuna-Nandi.

4.3.5. Choix parmi les options

L'option ATR a été présentée aux élus par la mission et a été abandonnée par la majorité d'entre eux pour des raisons de qualité de service et de coût d'exploitation. Seuls quelques coutumiers du royaume de Sigave au nord de Futuna ont estimé qu'elle était optimale.

La mission a donc écarté cette option 3, estimant cependant qu'une desserte occasionnelle avec un ATR 42 affrété ponctuellement, pourrait être envisagée pour traiter un volume de passagers plus important qu'actuellement.

Cette possibilité est conditionnée par la réalisation d'une étude de sécurité démontrant que, pour un nombre de mouvements restreint, la présence de riverains dans la bande serait acceptable.

L'option 1 (desserte en Twin Otter 300, rénové avec un avion acheté ou loué en plus du *Ville de Paris*) coûtera moins cher que l'option 2, desserte en Twin Otter 400 neufs en défiscalisation, mais *Aircalin* estime que des avions rénovés¹⁵ en 2020 deviendront anciens sur la prochaine DSP et privilégie en conséquence l'option 2.

La différence de coût entre les deux options n'ayant pas été évaluée, la mission estime que le chiffrage de ces deux options doit être fait par *Aircalin* pour une décision de choix d'avions à prendre par la collectivité et l'État fin 2020 ou au 1er semestre 2021, et que parallèlement, les études doivent être menées pour rendre possible une desserte occasionnelle de Futuna par ATR 42 pour cette même date.

La mission propose par ailleurs, que le nombre de vols supplémentaires de la prochaine DSP soit réduit en faisant réaliser tout ou partie du transport des étudiants boursiers de Futuna (145 vols par an) par un ferry affrété (voir recommandation n° 7) et d'affecter la subvention payée par le Territoire et une partie de l'économie ainsi générée sur le transport aérien au profit du transport maritime des élèves.

¹⁵ *Zimex* estime qu'un Twin Otter 300 rénové peut voler 20 000 heures.

4. Action État et Aircalin : Pour la DSP future, faire un choix fin 2020 ou au 1er semestre 2021 entre le maintien du « Ville de Paris » et l'achat (ou la location) de deux (ou un) Twin Otter 300 rénovés ou l'achat de deux Twin Otter 400 neufs et étudier la possibilité d'atterrir à Futuna de façon occasionnelle pour des ATR 42 en location.

4.4. Montage juridique possible du financement avion en défiscalisation

Acheter des avions paraît être la solution économique optimale pour la future DSP dont la durée pourrait être portée à sept années (2024 à 2030), car une durée de cinq ans est trop courte pour amortir l'achat d'un avion et les opérations de défiscalisation durent sept ans.

Il convient de proposer un montage juridique permettant au territoire d'être propriétaire des avions au terme de la DSP.

Ce montage pourrait être le suivant :

- Une société en nom collectif (SNC) métropolitaine serait constituée avec des investisseurs soumis à l'impôt sur le revenu en cas de défiscalisation et la SNC achèterait des avions neufs et leurs pièces de rechange en défiscalisation ;
- une compagnie aérienne wallisienne et futunienne serait constituée avec un capital réparti entre *Aircalin* et la Collectivité de Wallis et Futuna ;
- la compagnie aérienne, opérant la liaison Wallis-Futuna sous forme d'une DSP, louerait les avions en crédit-bail à la SNC ou à un établissement de crédit pour quinze ans avec une option d'achat après sept ans ;
- au terme des sept années, *Aircalin* céderait ses parts de la compagnie à la collectivité de Wallis et Futuna qui leverait l'option d'achat et deviendrait seule propriétaire des avions.

Ce scénario permet à la collectivité de ne plus dépendre de la compagnie *Aircalin* au terme de la DSP en 2029 et de traiter éventuellement avec une autre compagnie, cette possibilité étant souhaitée par les élus de Wallis.

Il nécessite la réalisation d'études juridiques et financières par *Aircalin* et le Territoire pour la mise au point des statuts de la société et de son pacte d'actionnaires, précisant notamment le niveau de participation de chacune des parties.

Aircalin a prévu de réaliser ces études en 2022 pour 96 000 € dans le cadre de la DSP en cours, car elle n'est pas assurée certaine de remporter l'appel d'offre de la DSP à venir en 2024.

La mission estime qu'il serait souhaitable de mener ces études en 2020 ou début 2021 et de le prévoir dans les comptes prévisionnels de l'avenant à la DSP.

Ce scénario a reçu un accueil favorable de la collectivité de Wallis et Futuna et d'*Aircalin*.

5. Action Collectivité Wallis et Futuna et Aircalin : Étudier le statut d'une compagnie aérienne qu'ils contrôlèrent et mener des études financières pour l'achat d'avions par cette compagnie pour fin 2020 ou 2021 en vue d'une DSP sur les années 2024 à 2030 pour exploiter la liaison Wallis Futuna

4.5. Apurement du problème foncier de l'aérodrome de Futuna

Régler le problème foncier de l'aéroport de Futuna est essentiel pour son développement car sauf étude de sécurité, argumentée la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) n'autorisera aucune dérogation pour l'atterrissage d'un ATR 42 à Futuna avec des riverains habitant dans la bande 30 m.

Pour réouvrir une négociation avec les sept riverains, il convient de chercher un financement pour reloger et indemniser les six familles restantes non indemnisées pour un montant de l'ordre de 1,1 M€ et estimer le coût de location des terrains pour que ces familles les libèrent, puisque les terrains sont incessibles dans le droit coutumier.

Pour le relogement et l'indemnisation des familles, il pourrait être envisagé d'avoir recours à un financement comme le contrat de convergence et de transformation 2019-2022 (le contrat de développement 2014-2018 a financé l'alimentation en eau potable et l'électrification du plateau).

Pour la location du terrain aux riverains, la mission a estimé un montant de loyer qui pourrait être de l'ordre de 640 € par an pour une surface de 2 ha, sur la base du coût du loyer de la piste de l'aéroport de Lifou¹⁶ en Nouvelle-Calédonie (cet aérodrome, étant situé en terres coutumières, paie un loyer aux tribus propriétaires). Il est proposé que le paiement de ce loyer soit inclus comme à Lifou dans le budget de fonctionnement de l'aérodrome de Vele (le budget annuel de fonctionnement de l'aéroport s'élève à 160 000 €).

Le départ des riverains aurait l'avantage de rendre possible atterrissage occasionnel d'ATR 42 et de supprimer la limitation atterrissage par vent de travers sud de vingt nœuds.

6. Action Collectivité Wallis et Futuna et État : Chercher un financement pour indemniser les riverains habitant dans la bande de l'aéroport avec éventuellement le paiement d'un loyer pour que l'aéroport de Futuna accueille des ATR 42 de façon occasionnelle et n'ait plus de contrainte de vent de travers sud limité à vingt nœuds.

¹⁶ A Lifou ce loyer est révisable chaque année à hauteur de 5 %.

5. Propositions pour l'amélioration de la desserte maritime de Wallis et de Futuna

La mission a recherché une amélioration de la desserte maritime de Wallis et Futuna au moins pour le fret. En effet, la difficulté actuelle de la desserte maritime est qu'elle est déséquilibrée : une journée pour aller de Wallis à Futuna, mais un minimum de trois semaines environ pour aller de Futuna à Wallis, (en pratique vingt-trois à vingt-cinq jours, compte tenu des retards pris aussi dans les autres ports, au vu d'aléas météorologiques ou opérationnels).¹⁷

5.1. Passagers

La mission ne pense pas qu'une liaison passagers régulière avec une fréquence importante soit économiquement rentable, compte tenu des obligations qui s'imposent à tout navire accueillant plus de douze passagers. L'idée serait donc d'envisager une liaison fret spécifique, avec la possibilité d'accueillir au maximum douze passagers. De plus, cela fait plus de vingt ans que les habitants ont pris l'habitude de voyager par avion s'agissant de la liaison inter-îles. Il serait difficile de reconquérir ce marché de transport maritime à moins d'offrir des prix défiant toute concurrence, d'autant qu'un trajet maritime nécessite environ une dizaine d'heures, en veillant à ce que les départs et arrivées ne soient pas de nuit car aucun des deux sites portuaires n'est équipé pour l'accostage de nuit.

Le rapport final réalisé pour la Commission européenne en 2012, portant Étude économique, financière et sectorielle du Port de Léava, Territoire de Wallis & Futuna, avait pour but de resituer l'investissement du quai de Léava dans le cadre d'une évaluation plus large des échanges et des flux de transport, intra-territorial et international de fret et de passagers, dans une perspective de désenclavement au niveau régional.

Aux vitesses moyennes basses (inférieures à douze nœuds) et élevées (quinze à dix huit- nœuds) des navires adaptés aux conditions normales de navigation et de manœuvres portuaires, les temps de liaison entre Futuna / Leava et ces îles du voisinage figurent sur le tableau 3.

(Heures)	Vitesse basse	Vitesse haute
Wallis / Mata Utu	8	13
Fidji / Suva	15	25

Tableau 3 : Temps de navigation entre Wallis et Futuna
Source :Rapport Parsons Brinckerhoff pour la Commission européenne
(mai 2012)

Même s'il existe des pics de trafic passagers pour l'aérien, il n'est pas certain qu'un renforcement maritime permanent soit opportun, compte tenu du temps de traversée entre les deux îles et des risques d'annulation de ces traversées pour des navires rouliers transportant des passagers, dans certaines conditions météorologiques.

¹⁷ L'escale à Wallis en provenance de Suva-Fidji précède celle de Futuna dans une rotation qui se poursuit sur les îles Tuvalu (Funafuti), Kirabati (Tarawa) et Marshall (Majuro), avant un retour direct sur Suva où sont déchargés les conteneurs (vides pour la plupart) et rechargés les conteneurs pleins des échanges directs de Fidji et les transbordements de conteneurs en provenance de Nouvelle-Zélande, Australie, Nouvelle-Calédonie et d'autres origines (Asie notamment), acheminés jusqu'à Fidji par tous services internationaux.

Cependant, un aspect particulier concerne les vacances scolaires des élèves futuniens effectuant leur scolarité sur Wallis, avec la problématique d'acheminement à chaque période de vacances, à l'aller comme au retour, pour le transport dans un délai rapide des 194 élèves actuellement recensés. En effet, la limitation du nombre de places par voie aérienne, ainsi que la problématique du vent du Nord qui peut bloquer les étudiants sur l'une ou l'autre des îles, occasionne des difficultés aux familles, pour trouver des solutions temporaires, parfois coûteuses.

La mission propose, durant ces périodes, au nombre maximum de dix par an, de pouvoir affréter occasionnellement un ferry pendant quatre ou cinq jours, pour permettre le rapatriement des élèves sur l'une ou l'autre des îles.

Une première recherche a été faite par la Société wallisienne et futunienne de transport (SWFT) et a abouti à identifier un navire, le *MOANA PRINCESS*, actuellement en activité sur Savusavu Fidji pas très loin de Wallis et Futuna. Il transporte des passagers et du fret. Son ouverture sur l'avant par une rampe offre la possibilité de transporter un véhicule d'une île à l'autre, ce qui représenterait un avantage non négligeable par rapport à une desserte mensuelle nécessitant une manipulation compliquée pour transporter des véhicules sur le navire actuel. Il pourrait permettre de desservir de façon plus régulière dans le temps des marchandises, notamment congelées, mais d'autres types de fret, en vrac notamment pour les travaux publics.

Le coût de l'affrètement est estimé pour cinq jours à 51 200 €, soit un coût par passager de l'ordre de 256 € (32 000 FCP) qui pourrait être payé par le prix actuel du billet d'avion payé par la Collectivité soit 87,2 € (10 900 €) et par une subvention de 168,8 € par passager (21 100 F CFP) très inférieure à 384 € (45 800 €), montant moyen par passager de la subvention annuelle de la ligne aérienne envisagée pour le reste de la DSP proposée.

La subvention payée au transport maritime serait donc financée par l'économie générée par cet affrètement sur le coût du transport aérien et ce transport d'élèves par voie maritime serait économique pour la collectivité.

7. Action Collectivité Wallis et Futuna et État : Dans un premier temps, expérimenter l'affrètement d'un ferry pour le transport de boursiers en incorporant la subvention versée par la Collectivité pour ces élèves et une partie de la subvention de la ligne aérienne.

5.2. Fret

Wallis est déjà un port de dépotage et de transbordement puisque des conteneurs sont dépotés, pour une partie restant à Wallis, et l'autre partie, à destination de Futuna. Il faut donc aussi caler le temps d'escale à Wallis, pour permettre le reconditionnement des conteneurs pour Futuna et réciproquement.

Cependant, la taille modeste du marché maritime actuel de fret rend plus difficile la mise en œuvre d'une liaison supplémentaire dans le cadre d'une délégation de service public, au risque de fragiliser la ligne commerciale existante non subventionnée.

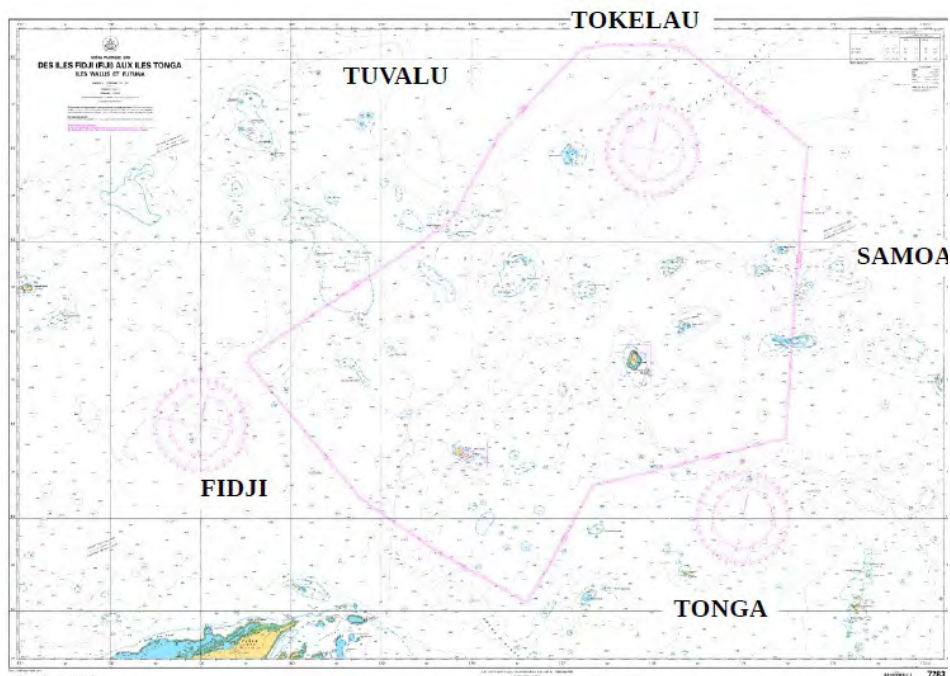
Par ailleurs, il importera de voir dans quelle mesure l'adhésion en 2018 de Wallis et Futuna à la commission transport maritime du Pacifique central de la CPS (Communauté du Pacifique Sud regroupant vingt-six États et Territoires du Pacifique sud) pourrait être utilisée pour améliorer les conditions de la desserte actuelle sans subventionner la desserte de l'archipel dans un cadre régional plus encadré. La CPSC est placée sous la gouvernance de la CPS. L'intérêt pour Wallis et Futuna est que la CPSC délivre des licences qui obligent les compagnies à assurer des rotations régulières et

permet aux pays desservis de disposer des tarifs pratiqués, ce qui assure une meilleure transparence des prix

Une réunion des ministres de cette commission devant se tenir en juin prochain, il faudra examiner si un octroi de licence sera accordé ou non, et sur la base de quel service, sachant qu'il n'appartient pas à la commission de fixer la nature des services.

5.3. Assistance et surveillance maritime

En outre, les enjeux maritimes sont conséquents de par la surface de la zone exclusive économique (ZEE). Celle-ci représente 266 000 km², soit 2,61 % de toute la zone économique exclusive française. À l'échelle du territoire, ces étendues sont un défi en termes de sécurité et sûreté maritimes, mais elles sont également un enjeu économique potentiel. Les campagnes d'exploration conduites conjointement depuis 2010 par l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), *Technip* et *Eramet* ont démontré l'existence de ressources minérales, notamment des terres rares.



Surface de la ZEE délimitée en rose
Photo 9 : ZEE de Wallis et Futuna
source :SAMPPB

La surveillance de la ZEE est assurée par l'État avec des moyens aéromaritimes déployés par l'Action de l'État en mer (AEM), basés en Nouvelle-Calédonie. Les missions de surveillance sont effectuées deux fois par an et en parallèle par un avion de type Falcon et par un bâtiment militaire patrouilleur P400 (cf.§ 3.3). La Marine Nationale semble considérer qu'au vu des risques actuels et avec les moyens satellitaires de surveillance, le besoin de l'AEM est satisfait.

Sur le Territoire, une veille est assurée par la station de veille maritime côtière *Wallis Radio* qui peut capter de manière sporadique les signaux AIS *Automatic Identification System*, émis par des navires de pêche présents dans la ZEE, ou simplement de passage. Cependant, un certain nombre de navires ne sont pas repérés par cette station de veille.

5.4. Orientations possibles

Au vu de ces éléments, cumulés avec l'absence de moyens nautiques, aussi bien pour le remorquage que pour le sauvetage en mer, la piste de l'achat et de l'armement d'un remorqueur pourrait être étudiée pour les missions suivantes :

- assistance portuaire ;
- secours en mer ;
- concours en complément de la surveillance de la ZEE, environ 300 000 km² ;
- intervention de secours à Futuna en situation dégradée (météorologie);
- équipement médical permettant une évacuation sanitaire par voie maritime ou des missions sanitaires ;
- possibilité d'accueillir au maximum douze passagers en sus de l'équipage ;
- possibilité de transporter un minimum de fret, notamment dans le sens Futuna Wallis permettant un développement plus important des exportations de produits agricoles de Futuna vers Wallis.

L'intérêt d'un tel navire pourrait permettre également de transporter les bagages lourds des habitants de Futuna, compte tenu de la restriction apportée pour les avions entre Wallis et Futuna à dix kg par personne.

De tels navires existent actuellement. La mission en a repéré deux chez la société maritime *Bourbon*, à l'exemple de *l'Argonaute*¹⁸ à Brest et du *Jason*¹⁹ à Toulon.

Cependant, la mission à ce stade n'est pas en mesure de déterminer précisément les différents objectifs couvrant l'ensemble des missions précitées, et recommande à la Préfecture de lancer une étude pour cerner plus précisément les besoins permettant de définir le cadre d'utilisation d'un tel navire.

8. Action État : Lancer une étude d'opportunité permettant d'évaluer les différentes missions de nature régaliennne que pourrait assurer un navire multi-missions dans la zone de Wallis et de Futuna, complétées par des opérations de nature commerciale.

En conclusion, sur les différents aspects du maritime, deux hypothèses peuvent se faire jour :

1) Affréter à court terme temporairement un navire ferry pour les boursiers :

La société wallisienne et futunienne de transport (SWFT) a examiné cette possibilité et a trouvé un navire pouvant répondre à ce besoin.

Une première étude réalisée par ses soins montre que l'on pourrait envisager un prix du billet comparable à l'aérien 87,2 € (10 900 FCFP) avec une subvention de l'ordre de 168,8 € par passager (21 100 F CFP) très inférieure à la subvention moyenne du transport de passager par voie aérienne (de l'ordre de 384 €). Cependant, avant de proposer ce mode transport de transports pour les boursiers, une expérimentation pourrait être faite plusieurs fois cette année pour conforter le modèle puis l'envisager dans le cadre de la prochaine DSP aérienne.

¹⁸ *L'Argonaute* est un navire remorqueur spécialisé dans la lutte contre la pollution marine.

¹⁹ *Le Jason* est un navire multi-missions assurant la sécurité des côtes françaises de Méditerranée.

2) Étudier l'intérêt d'acheter ou de louer à moyen terme un navire multi-fonctions .

Certains besoins régaliens comme l'assistance en mer d'un navire, les missions anti-pollution, le remorquage dans le lagon de Wallis, ne sont actuellement pas couverts de façon optimale, et des missions commerciales comme le transport de véhicules ou de passagers accompagnant des livraisons de fret ne sont pas bien assurées.

Aussi, deux modes opératoires peuvent être envisagés :

- Affréter un navire civil à l'instar de l'*Astrolabe* dans les Terres australes et antartiques françaises, avec un armement de la marine nationale, faisant aussi des activités "commerciales" (fret, et occasionnellement passagers) ;
- Négocier une convention à l'instar de celles existantes entre la Marine nationale et la société *Bourbon*, pour qu'un navire civil effectue des missions pour le compte de l'État et de la Marine nationale, ou passer des bons de commande à un navire civil commercial pour des missions relevant de missions de l'Action de l'État en mer et d'assistance.

Il sera alors nécessaire d'élaborer un plan de financement qui pourrait intégrer aussi bien le Ministère des armées, le Ministère des Outre-mer, le Ministère des transports (au titre de l'environnement), le Ministère de l'agriculture (au titre de la pêche), et aussi le Territoire.

Il convient sans doute aussi d'intégrer cette réflexion dans le cadre plus large de l'interrégion aussi en termes de moyens maritimes pour ces types de missions avec les États et îles de l'Océanie voisine.

Conclusion

La mission, après s'être rendue à Wallis et Futuna, propose un plan d'actions pour améliorer les dessertes aériennes et maritimes .

Pour la desserte aérienne, il est proposé que les mesures suivantes soient prises sous le pilotage du directeur du SEAC/WF :

- La signature d'un avenant à la DSP Wallis-Futuna au 31 juin 2019 prolongeant la DSP actuelle de 10 mois et modifiant les types avion exploités par Aircalin pour rendre l'exploitation de la liaison moins coûteuse ;
- Un ré déploiement des crédits de la DGAC sur l'aéroport de Futuna en 2020 pour accroître la régularité de la desserte ;
- Un plan d'actions pour préparer une nouvelle DSP entre 2024 et 2030 optimisée qui nécessite la réalisation d'études juridiques et financières devant conduire à des prises de décisions au plus tard à la fin du premier semestre 2021.

Pour la desserte maritime, il est proposé :

- Un renforcement ponctuel dès 2020 de la desserte entre les deux îles pour le transport des élèves boursiers avec l'affrètement d'un ferry pendant quatre ou cinq jours pour les rentrées scolaires ;
- Une étude pour justifier ou non l'acquisition à moyen terme d'un navire multi-missions, en complément des missions assurées au titre de l'Action de l'État en mer, pour des missions aussi bien régaliennes, que commerciales (fret entre les îles) à envisager aussi sans doute dans le cadre d'une coopération interrégionale.

**Christian
ASSAILLY**



Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

**François
MARENDET**



Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission



La Ministre des outre-mer

La Ministre chargée des transports

Paris, le 29 JAN. 2019

Madame la Vice – Présidente,

Le territoire de Wallis-et-Futuna se caractérise par sa distance aux autres territoires français et par sa double insularité. Son développement économique est par conséquent conditionné par l'amélioration de sa connectivité, actuellement limitée, que ce soit entre les deux îles, avec les autres collectivités françaises du Pacifique, avec l'hexagone (nécessairement réalisée avec une escale intermédiaire, compte-tenu de l'éloignement) ou avec d'autres pays de son bassin géographique.

Le transport des passagers se fait exclusivement par voie aérienne tant vers l'extérieur qu'à l'intérieur de la collectivité. La liaison intérieure entre Wallis et Futuna est exploitée par la compagnie Air Calédonie International, dans le cadre d'une délégation de service public (renouvelée dernièrement, en février 2018, pour une période de 5 ans) contractée par le Territoire, avec le versement de subventions par l'État. Le territoire est par ailleurs relié au reste du monde par une liaison entre Wallis et Nouméa (qui effectue, certains jours, des arrêts intermédiaires à Nandi, sur les îles Fidji), opérée par le même opérateur, sans subvention publique.

La voie maritime n'est utilisée que pour le transport de fret, un navire accostant toutes les trois semaines environ pour approvisionner le territoire. La desserte ne s'effectue que dans un sens (de Wallis vers Futuna). Un consortium, formé par les entreprises Pacific Direct Line (PDL), Sofrana Shipping, et Moana Shipping, exploite le Southern Pearl, porte-conteneurs de 100 mètres qui dessert les îles du Pacifique, dont Wallis et Futuna.

Afin d'améliorer la desserte aérienne du territoire, un double appel d'offres international a été lancé en juin 2017 portant, d'une part, sur les services intérieurs, et, d'autre part, sur l'exploitation d'une liaison aérienne internationale entre Wallis et Nandi.

Madame Anne-Marie LEVRAUT
Vice –présidente du CGEDD
MTES/CGEDD
Tour Séquoia
92055 La Défense

.../...

27, rue Oudinot - 75358 PARIS 07 SP - Tél. 01 53 69 20 00
Internet : www.outre-mer.gouv.fr

GUADALOUPÉ MARTINIQUE GUYANE LA RÉUNION MAYOTTE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON SAINT-MARTIN SAINT-BARTHELEMY POLYNÉSIE FRANÇAISE NOUVELLE-CALÉDONIE
WALLIS-ET-FUTUNA TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES



Le lot relatif à la liaison internationale a toutefois dû être déclaré infructueux, compte tenu d'un niveau de subvention demandé par les candidats excédant largement le budget prévisionnel alloué par l'État. Quant à la desserte intérieure, l'augmentation du nombre de fréquences régulières hebdomadaires et l'amélioration de la qualité de service, n'ont été rendues possibles qu'au prix d'un soutien financier plus important de l'État et du Territoire.

Dans ce contexte, les parties à la délégation de service public pour les services intérieurs (l'opérateur, l'administrateur supérieur des îles Wallis et Futuna et le ministère des Outre-mer) sont convenus d'en redéfinir les termes organisationnels, opérationnels et financiers, au plus tard le 30 juin 2019. Un groupe de travail a été mis en place à cette fin entre les services de l'État et l'actuel délégataire et a débuté ses travaux à la fin du 1^{er} trimestre 2018.

Il apparaît souhaitable que les réflexions de ce groupe de travail s'inscrivent dans une perspective d'amélioration globale, à plus long terme, de l'ensemble de la desserte du territoire, alliant possiblement les services aériens et maritimes entre, d'une part, les deux îles Wallis et Futuna et, d'autre part, cette collectivité et son bassin géographique, aussi bien pour le transport de passagers que de fret.

Cette problématique a fait l'objet de deux rapports, en mai 2004, du ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer et, en avril 2015, du Secrétariat général de la Communauté du Pacifique. Mais il est nécessaire d'en réévaluer les contenus et les propositions en tenant compte des évolutions rappelées ci-dessus.

Nous vous demandons de bien vouloir engager rapidement des réflexions en vue de l'élaboration d'une stratégie globale d'amélioration à court, moyen et long termes, de la desserte du territoire de Wallis et Futuna. Vous vous attacherez notamment à :

- examiner les besoins de transports maritime et aérien, tant pour le transport de fret que de passagers ;
- Présenter des scénarios crédibles d'évolution des dessertes maritime et aérienne du territoire en tenant compte des infrastructures portuaires et aéroportuaires existantes, des distances inter-îles, des réflexions du groupe de travail mis en place localement sur l'évolution du conventionnement de la desserte aérienne inter-île, et des autres contraintes éventuelles ;
- Réaliser une évaluation de la soutenabilité du modèle économique de chaque option identifiée et de son impact éventuel sur le budget de l'État et celui du Territoire, en identifiant plus spécifiquement l'évolution des coûts de la délégation de service public aérienne ;
- Définir les modalités et le calendrier de mise en œuvre de chaque scénario ;
- Identifier les ressources (emplois et qualifications) qui devraient être développées au niveau du territoire.

Vos réflexions devront être conduites dans le respect des compétences respectivement dévolues à l'Etat et aux collectivités, ces dernières étant notamment en charge de l'organisation de services de transport maritime lorsque le marché ne propose aucune offre de services.

Nous vous demandons de bien vouloir élaborer un rapport d'étape pour le mois de mars 2019, abordant spécifiquement les éventuelles évolutions à apporter à l'actuelle délégation de service public, et remettre vos conclusions et recommandations définitives avant la fin du mois de juin 2019.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Vice-présidente, l'expression de notre considération distinguée.



Annick GIRARDIN



Elisabeth BORNE

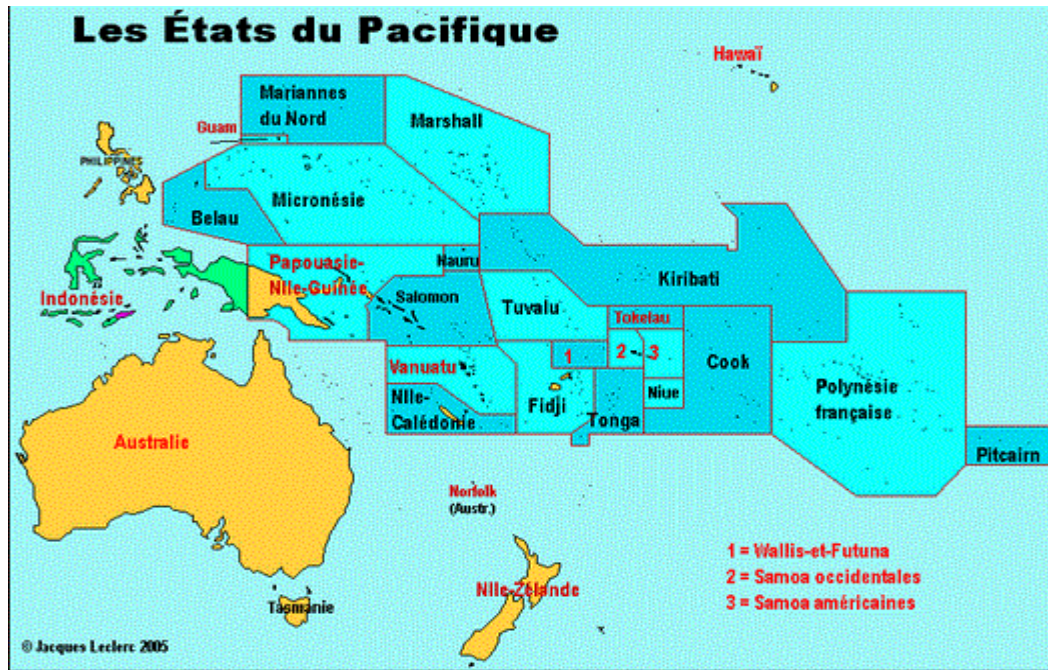
2. Chronologie des courriers et événements notables intervenus en 2018-2019 concernant la desserte aérienne Wallis-Futuna

Un certain nombre d'éléments sont intervenus depuis le début de la nouvelle Délégation de service public (DSP) Wallis-Futuna depuis mars 2018 :

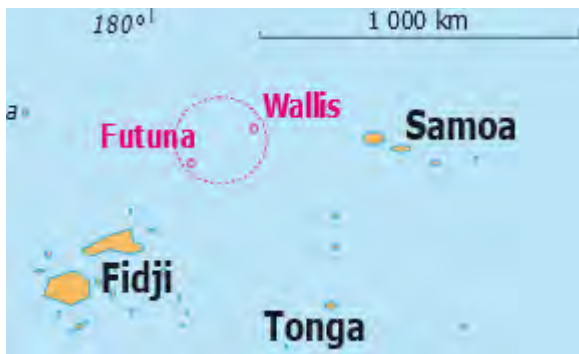
- 17 mai 2018: Décision de l'administrateur supérieur de Wallis et Futuna de créer un groupe de travail local pour rechercher des économies sur la desserte aérienne domestique. Le groupe de travail s'est réuni en juin, juillet, novembre 2018 et janvier 2019, a réexaminé le programme de vols de la liaison et a réfléchi aux besoins avion pour exploiter la ligne.
- 7 août 2018: Courrier du président de l'assemblée territoriale de Wallis et Futuna au gouvernement de Nouvelle-Calédonie demandant la rétrocession du Twin DHC 300 *Ville de Paris* en application de la convention du 19 novembre 1986, attestant la propriété de l'avion *Ville de Paris* à la collectivité de Wallis et Futuna car *Aircalin* pensait être propriétaire de l'avion, en tant que titulaire du certificat d'immatriculation.
- 10 septembre 2018: Courrier du DG d'*Aircalin* au préfet et au président de l'assemblée territoriale demandant l'exonération des droits de douanes et de la demande de cautionnement sur l'importation du Twin Otter en location.
- 21 septembre 2018: Exonération de droits de douane sur le nouvel avion loué Twin DH6-400 4z pour 2,3 M€.
- 29 septembre 2018: Un nouveau Twin DHC6-400 en location est arrivé pour remplacer un Twin DH6-300 en location et le DHC6-300 *Ville de Paris* continue d'être exploité.
- 29 Octobre 2018: Courrier du DG d'*Aircalin* au territoire pour proposer d'acheter deux Twin Otter DHC 6-400 en défiscalisation pour un prix de 14 M€ (à un taux de l'Euro égal à 1,13 \$ US) et de revendre le Twin Otter DHC 6-300 *Ville de Paris* pour 1,76 M€.
- 31 décembre 2018: Signature de l'avenant annuel prévu à la DSP et passage à un programme annuel de douze rotations par semaine en moyenne avec les vols supplémentaires, mais peu de réduction du déficit.
- 7 janvier 2019: Courrier du président de l'assemblée territoriale à la ministre des transports pour proposer d'acheter deux Twin Otter 400, de revendre le "*Ville de Paris*" et de revoir la DSP actuelle.
- 9 janvier 2019: Courrier d'*Aircalin* qui propose de lancer une étude pour remplacer les Twin Otter par un ATR 42 dans la délégation de service public si l'État et la collectivité en approuvent le principe.
- 22 janvier 2019: Question parlementaire de Mr Sylvain Brial, député de Wallis et Futuna, sur les dysfonctionnements de la ligne aérienne Wallis et Futuna début 2019, les mauvaises conditions météo ayant conduit à de nombreuses annulations de vols.
- 29 janvier 2019: Mission demandée au Cgedd par les ministres des transports et de l'outre-mer sur la desserte aérienne entre Wallis et Futuna mais aussi sur la desserte maritime.
- 13 février 2019: Menaces du président de l'association des usagers d'*Aircalin* par voie de presse de bloquer l'aéroport si *Aircalin* met en application son nouveau programme de vol été 2019 réduisant les escales à Nandi.
- 6 mars 2019: Rencontre de l'association des usagers d'*Aircalin* avec la direction commerciale de la compagnie et un conseiller de la ministre des outre-mer.

- 4 avril 2019 : Table ronde avec le préfet, le directeur général d'*Aircalin*, la chefferie, les élus et l'association des usagers d'*Aircalin*.
- 10 au 17 avril 2019 : Mission du Cgedd à Nouméa puis à Wallis et à Futuna et proposition orale d'*Aircalin* de réaménager l'avion *Ville de Paris* pour 2 M\$ en lieu et place de la location d'un avion neuf comme prévu dans la DSP .
- 3 mai 2019 : Courrier d'*Aircalin* au préfet annonçant un coût du rétrofit du *Ville de Paris* porté au maximum à 3,5 M\$ au lieu de 2 M\$ estimé compte de l'état technique de l'avion.
- 22 mai 2019 : Message d'*Aircalin* informant le préfet que la location d'un nouveau Twin Otter 300 rétrofité et l'envoi du *Ville de Paris* pour travaux en Suisse ne pouvait commencer qu'en janvier 2020 contre juillet 2019 espéré.
- 23 mai 2019 : Réunion en visioconférence entre Dgom , Administration supérieure de Wallis-et-Futuna, Dgac et mission du Cgedd pour arrêter la position de l'État sur l'avenant à la DSP.
- 5 juin 2019 : Courrier d'*Aircalin* calculant les comptes prévisionnels de la DSP avec les nouvelles hypothèses arrêtées le 23 mai 2019.

3. Cartes du Pacifique Sud avec les îles voisines de Wallis et Futuna



Carte de Wallis et Futuna et des îles à proximité



L'île de Futuna s'appelle Horn en français

Carte de Futuna et de Wallis



4. Analyse des causes de l'augmentation du déficit de la liaison Wallis Futuna

Les déficits annuels prévisionnels maximums de la DSP en cours depuis mars 2018 sont les suivants :

9 mois 2018 : -5,047 M€,

2019 : -4,186 M€

2020 : -6,84 M€

2021 : -5,71 M€,

2022 : -5,76 M€

2023 (2 mois) : -0,99 M€.

La mission a analysé les raisons qui ont conduit à une augmentation possible de la subvention de 13,3 M€ sur cinq années à partir des comptes prévisionnels de la DSP présentés en annexe 2 :

- Les locations de nouveaux avions neufs, l'achat de pièces de rechange et leur amortissement et les assurances et la baisse du trafic de 1 % justifient une hausse de la subvention de 41 %
- Le prix du pétrole en 2019 est en hausse d'environ 30 % par rapport à la moyenne de l'ancienne DSP et *Aircalin* a prévu qu'il serait avec l'augmentation des rotations prévues à partir de 2020 en moyenne en hausse de 40 % sur la prochaine DSP ce qui majore les coûts de l'ordre de 7 %;
- Les salaires des pilotes augmentent en moyenne de 26 % depuis 2018 (soit +3 % des coûts totaux) car il existe une forte demande mondiale de pilotes et les pilotes de la compagnie préfèrent partir voler sur des plus gros avions et dans des endroits moins isolés ;
- Les frais généraux et de rémunération sont un pourcentage des charges d'exploitation de l'ordre de 6,9 % ils augmentent donc comme l'ensemble des charges, ce qui majore les coûts d'environ 5,8 %;
- L'inflation sur la période passée a été de l'ordre de 4 %.

Tous ces facteurs externes justifient une hausse de subvention de l'ordre de 71 %.

L'augmentation non expliquée des coûts restants sur la période est donc de l'ordre de 4,47 M€ (0,89 M€ par an) ou 15 % des charges d'exploitation .

Elle peut s'expliquer par le fait que le déficit n'est plus remboursé intégralement mais est remboursé sur la base d'un forfait avec un intéressement d'*Aircalin* en cas d'un déficit inférieur à ce forfait.

La première année d'exploitation avec un déficit inférieur de 16 % inférieur aux prévisions confirme en partie cette analyse.

La subvention est particulièrement élevée en 2018, car elle comprend à partir d'octobre, la location coque nue d'un avion (880 K€), une avance pour la constitution d'un stock de pièces détachées (490 K€) et une augmentation des assurances et amortissements (190 k€) et en 2020, car elle inclut la location de deux avions et l'avance pour les pièces détachées d'un autre avion (2,24 M€).

5. Caractéristiques des ports de Wallis et Futuna

Tableau 4 : Port de Mata Utu (Wallis)

Position	Lat. : 13 deg 17 min S. Long. : 176 deg 10 min W
Autorité portuaire	Établissement territorial à caractère industriel et commercial du port de Wallis
Port de Mata'Utu	Mata'Utu est le principal port d'entrée de Wallis-et-Futuna. Il est situé sur l'île de Wallis (Uvea).
Zone de lignes de charge	Zone saisonnière tropicale du Pacifique Sud
Zone saisonnière tropicale	Tropical – 1er avril au 30 novembre / Eté – 1er décembre au 31 mars
Vents dominants	Alizés du sud-est
Hauteur de marée	1,5 m
Cale sèche	Aucune
Installations médicales	Disponibles à l'hôpital (2 km du port)
Pilotage	Le pilotage est obligatoire et disponible (préavis de 24 h par l'intermédiaire d'un agent maritime).
Horaires de travail	Horaires de travail en continu quand le navire est au port sauf le dimanche
Aides à la navigation	Aides à la navigation pour les chenaux d'accès au port de Mata'Utu et au terminal pétrolier de Halalo
Mouillages	Mouillages sûrs à 10 m – 20 m du terminal pétrolier de Halalo
Opérations portuaires	Un seul navire est régulièrement (1 fois par mois) manutentionné au port de Mata'Utu.
Longueur hors-tout maximale du navire	86,57 m
Remorqueurs	Aucun
Availlement en combustible	Disponible par l'intermédiaire d'un agent maritime
Réparations	Réparations mineures uniquement
Remorquage portuaire	Organisé par l'intermédiaire d'un agent maritime
Sûreté portuaire	Le port de Mata'Utu et le terminal pétrolier de Halalo sont conformes au code ISPS avec un accès restreint aux installations portuaires. L'équipage du navire doit être en permanence en possession d'un justificatif d'identité lorsque le navire est au port.
Inspecteurs	Organisé par l'intermédiaire d'un agent maritime
Agents maritimes	Société Wallisienne et Futurienne de transport (SWFT) (Sofrana); Agence Maritime Brial (AMB) ; Moana Shipping et PDL
Availlement	Organisé par l'intermédiaire d'un agent maritime
Profondeur	7 m côté terre – 12 m côté mer
Longueur du quai	75 m
Équipements de manutention de la cargaison	Charriots élévateurs de sociétés d'acconage privées
Nombre de mouvements à l'heure	11 mouvements à l'heure – environ 6 heures de déchargement des conteneurs – quand le navire arrive dimanche le déchargement peut débuter à minuit et se termine le lundi à 6h00 – les conteneurs vides sont chargés la journée et le navire appareille à 16h00.
Capacité de stockage de conteneurs	Approximativement 65
Téléphone	Pas de service de téléphone au port – téléphone disponible au bureau de sûreté du port assurée par une compagnie privée

Tableau 5 : port de Leava (Futuna)

Source SPC 2014 Pacific Port directory Wallis and Futuna customs 2014

Position	Lat. : 14 deg 17 min S. Long. : 178 deg 10 min O
Autorité portuaire	Pas d'autorité portuaire désignée – les douanes sont représentées.
Port de Leava	C'est le seul port de l'île de Futuna, il est situé sur la côte au SSO de Futuna.
Zone de lignes de charge	Tropical – 1er avril au 30 novembre / Été – 1er décembre au 31 mars
Zone saisonnière tropicale	Alizés du sud-est
Hauteur de marée	1,8 m
Cale sèche	Aucune
Installations médicales	Médecin puis évacuation sur Wallis
Pilotage	Le pilotage n'est pas obligatoire mais peut être organisé avec un agent maritime.
Horaires de travail	Travail continu lorsque le navire est au port, limité par les conditions de houle
Aides à la navigation	Aucune – le quai principal est ouvert sur le large – le récif en face du quai est visible – accostage non conseillé en cas de vent fort.
Mouillages	Aucun
Opérations portuaires	Un seul navire est régulièrement (1 fois par mois) manutentionné au port de Leava.
Longueur hors-tout maximale du navire	86,57 m
Remorqueurs	Aucun
Availlement en combustible	Disponible par l'intermédiaire d'un agent maritime
Réparations	Très limitées
Remorquage portuaire	Organisé par l'intermédiaire d'un agent maritime
Sûreté portuaire	Le port de Leava est astreint au code ISPS avec un accès restreint aux installations portuaires. L'équipage du navire doit être en permanence en possession d'un justificatif d'identité lorsque le navire est au port.



Photo 8: travaux lancés d'amélioration du port de Léava (Futuna)

6. Lignes maritimes desservant les îles de Wallis et Futuna

Aujourd'hui, les îles Wallis-et-Futuna sont desservies par Pacific Direct Line (PDL) et Sofrana Shipping, comme illustré sur les cartes ci-après (figure 2).

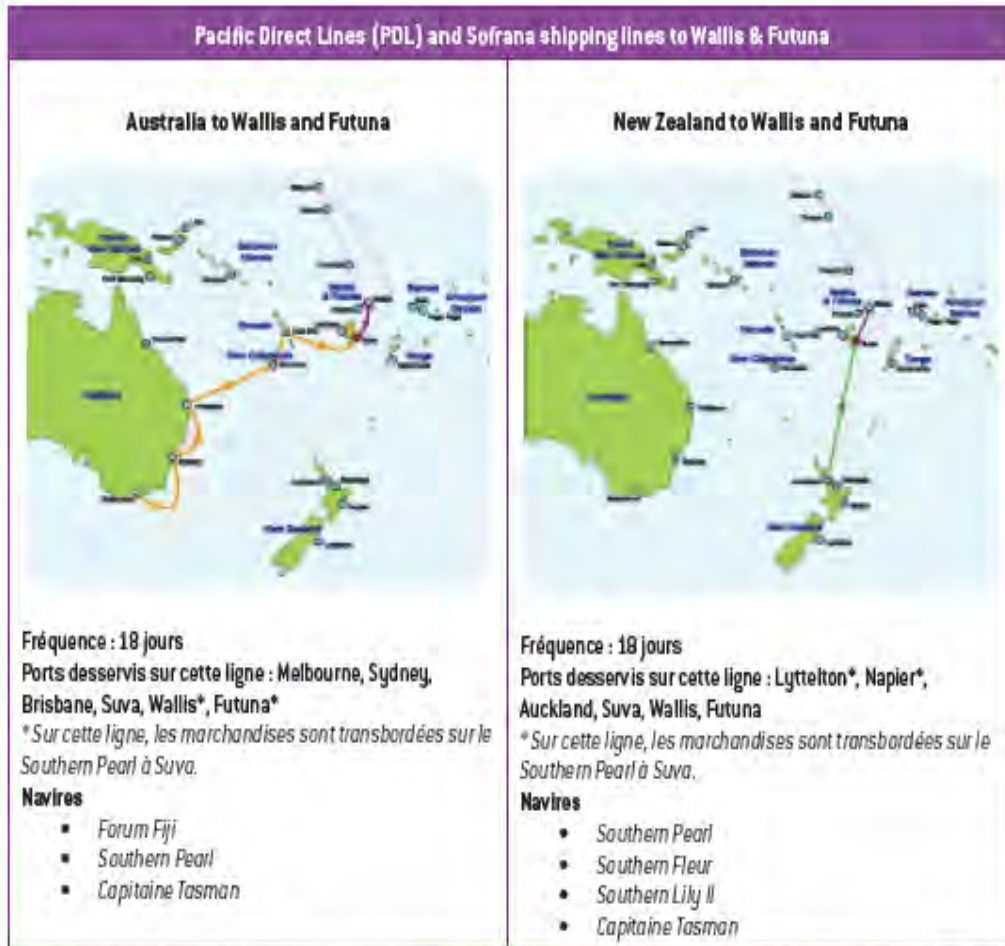


Figure 2 – Service de transport maritime international desservant Wallis-et-Futuna. Source : Sofrana/CPS

7. Liste des personnes rencontrées ou contactées par téléphone ou messagerie

1/Personnes rencontrées ou contactées avant ou après la mission

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre ou de contact</i>
DESPLANQUES	Etienne	DGOM	Sous-directeur des politiques publiques	27/01/19
GOUMENT	Yves	DGOM	Chargé de mission	27 /01/19
BRUYERE	Pierre	DGOM	Chef de bureau vie économique	27 /01/19
LAMALLE	Michel	DGAC/DTA	Sous-directeur transport aérien	28/01/19
BRAUN	Jean Christophe	DGAC/DTA	Chef de bureau transporteurs français et interventions publiques	28/01/19
JEHANNO	Bertrand	MTEs	Conseiller ministre des transports	01/02/19
TAPPERO	Didier	Aircalin	Directeur général	06/02/19, 7/3/19 08//04/19 18/04/19
COLLET	Luc	DGAC/SEAC/Wf	Chef de service	20/02/19
LEROUX	Didier	SOFRANA	Actionnaire et importateur maritime à Wallis et Futuna	20/02/19
BEAL	Olivier	DAC/ Nouvelle Calédonie	Chef du bureau infrastructures aéronautiques	21/02/19
VIANE HOATAU	Soane	DAM/ Wallis et Futuna	Directeur	28/02/19
BOUTIN	Jean François	Préfecture de Wallis et Futuna	Délégué du préfet à Futuna	28/02/19
MESNIER	Alain	Travaux publics Wallis et Futuna	Chef de subdivision Futuna	01/03/19
MEDIONI	Frédéric	DSAC	Sous-directeur aéroport	06/03/19
VERDIER	Brigitte	DSAC	Chargée de mission	06/03/19

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre ou de contact</i>
NERVAL	Thierry	CPS	Chef division économique	08/04/19
DZIADOULA	Francis	Aircalin	Directeur général adjoint	08/04/19
ADRIAN	Lionel	Aircalin	Secrétaire général	08/04/19
RIGAUD	Corine	Aircalin	Directrice contrôle de gestion	08/04/19
SABRE	Anne Sophie	Aircalin	Chargée de mission	08/04/19
GERAULT	Jean	CMA-CGM	Chargé » des relations institutionnelles	10/05/19
FELD	Charles	CMA-CGM	Suivi outremer	10/05/19
AIZIER	Gonzague	SG Mer	Chargé de mission outremer	14/05/19
BELEY	Yannick	Bourbon	Directeur Bourbon Offshore Surf	24/05/19
WAGNER	Olivier	Météo -Calédonie Nouvelle	Chef du service prévisions aéronautiques	24/05/19
RAVENEL	Hugues	Météo -Calédonie Nouvelle	Directeur	27/05/19

2 /Personnes rencontrées à Wallis et à Futuna

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre ou de contact</i>
SEGONNE	Julie	Préfecture	Adjointe au chef des services du cabinet	10/04/19 11/04/19
COLLET	Luc	SEAC/wF	Directeur	10/04/19-11 / 04/19 -17/04/19
QUEFFELEC	Thierry	Préfecture	Administrateur supérieur	11/04/19 15/04/19 17/04/19
BEAL	Olivier	DAC/NC	Chef du bureau infrastructures	10/04/19-11 / 04/19-

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre ou de contact</i>
			aéronautiques	17/04/19
KANIMOA	Pateline	Royaume d'Uvéa	Lavelua (roi)	11/04/19
MOTUKU	Sosefo	Conseiller territorial	Vice-président	11/04/19
MAILAGI	Jean Paul	Conseiller territorial	Président commission des finances	11/04/19- 15/04/19 17/04/19
VAITOOTAI, TUI MATA'UTU	André	Conseiller territorial	Président commission du secteur primaire	11/04/19
BRIAL	Sylvain	Assemblée nationale	Député	11/04/19
SIMETE	Erminigildes	Sénat	Collaborateur du sénateur Robert LAUFOAULU	11/04/19
VIELLE	Philippe	Préfecture	Contrôleur de gestion	11/04/19
VALIN	Vincent	Préfecture	Chargé de mission	11/04/19- 17/04/19
KELKAL	Yann	Préfecture	Adjoint délégué État Futuna	12/04/19
MESNIER	Alain	Préfecture	Chef de subdivision des travaux publics Futuna	12/04/19
LABROUSSE	Didier	Service environnement	Chef d'antenne Futuna	12/04/19
KISINSKI	Jacques	Service des douanes	Chef d'antenne Futuna	12/04/19
VEA	Savelina	Conseiller territorial	Futuna	12/04/19
BAUDRY	Frédéric	Conseiller territorial	Futuna	12/04/19
TALOMAFAlA	Tuliano	Conseiller territorial	Futuna	12/04/19
TUKUMULI	Lafaele	Conseiller territorial	Futuna	12/04/19
LELEIVAI, TU'IAGAIFO	Lino	Royaume d'Allo	Roi d'Allo (Futuna)	12/04/19
VAITANAKAI, TIAFO'I	Petelo	Royaume d'Allo	Ministre responsable de la gestion du Conseil du Roi, chargé de la santé	12/04/19
MASEI,	Malino	Royaume d'Allo	Ministre,	12/04/19

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre ou de contact</i>
TUISA'AVAKA			responsable de la sécurité du Roi	
FANENE, SA'ATULA	Afalaato	Royaume d'Allo	Ministre chargé de la jeunesse et des sports	12/04/19
TUFELE, VAKALASI	Soane	Royaume d'Allo	Ministre chargé de l'environnement	12/04/19
MASEI, SA'AGOGO	Ipasio	Royaume d'Allo	Chef du village de Taoa	12/04/19
TAKASI, SAFEISAU	Soakmi	Royaume d'Allo	Chef du village de Malae	12/04/19
TAKALA, KELETA'ONA	Eufeniuo	Royaume de Sigave	Roi de Sigave (Futuna)	12/04/19
KELETAONA, KAIFAKA'ULU,	Emeliano	Royaume de Sigave	Ministre responsable de la gestion du Conseil du Roi, chargé de l'éducation	12/04/19
KAIKILEKOFÉ, SA'ATULA	Soane	Royaume de Sigave	Ministre chargé de l'équipement et de l'environnement	12/04/19
LAUOUVEA, MANAFA	Maleko	Royaume de Sigave	Ministre chargé de la sécurité du Roi	12/04/19
LAMATA, SAFEITOGA	Loselio	Royaume de Sigave	Ministre, chargé de la santé, de la jeunesse et des sports	12/04/19
POOI, TUISA'AVAKA	Sosefo	Royaume de Sigave	Chef du village de NUKU	12/04/19
HOATAU	Vianne	Service des affaires maritimes, ports, phares et balises	Chef de service	15/04/19
LOTIGIE	Christophe	Préfecture	Secrétaire général	15/04/19 17/04/19
HERMANT	Jean Michel	Préfecture	Adjt au chef du service des travaux publics	15/04/19 17/01/19
FILIMOHAAU	Germaine	Préfecture	Chargée de mission	15/04/19
TAOFIFENUA	Falakika	Préfecture	Adjointe au Chef du service de la coordination des politiques publiques et du développement	15/04/19

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre ou de contact</i>
JESSOP	Jouao	Préfecture	Chargé de mission SCOPPD	15/04/19
VAITOOTAI	André	Conseiller territorial	Président commission secteur privé et équipements	15/04/19
LELEIVAI	Alexis	Assemblée territorial	Directeur des services	15/04/19
VERGE	David	Assemblée territoriale	Président	15/04/19
POLUTELE	Napolé	Conseiller territorial	Président commission économie	15/04/19
LAMBRUSCHINI	Patrick	Agence de santé	Directeur adjoint	16/04/19
VARISALA	Marie Paule	Vice-rectorat	Chef du service des finances	16/04/19
VEKIKI	Soane	Vice-rectorat	Chef du service des œuvres scolaires	16/04/19
LAUFOAULU	Cecilia	Vice-rectorat	Chef secrétariat direction	16/04/19
VERGE	Lauriane	CCIMA	Présidente	16/04/19-17/04/19
EHR SAM	Denis	CCIMA	Directeur général	16/04/19
LIUFAU	Mateasi	CCIMA	Vice-président artisanat	16/04/19
LIE	Tamiano	CCIMA	Vice-président secteur primaire	16/04/19
TOKOTUU	Otilone	CCIMA	Membre élu	16/04/19
FAKAILO	Hamo	CCIMA	Secrétaire adjt	16/04/19
PAOLI	Sylvain	Préfecture	Chargé mission tourisme	17/04/19
HANTOUTE	Sandrine	Aircalin	Chef d'escala	17/04/19
ADRIAN	Lionel	Aircalin	Secrétaire général	17/04/19
SABRE	Anne Sophie	Aircalin	Chargée de mission	17/04/19
WENGER	William	Aircalin	Contrôleur de gestion	17/04/19
LAURENT	Christophe	Wallis voyage	Gestionnaire	17/04/19

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre ou de contact</i>
TAOUFIFENUA	Manuela	SPT	Chef de service	17/04/19
MOURIKIHEATEA	Nadine	Pacific Direct Lines	Agent comptable	17/04/19
PETIT	Clémence	Compagnie Le PONANT	Responsable administrative	17/04/19
SALUSA	Josiane	Société wallisienne et futunienne de transport	Assistante administrative	17/04/19
VAISSALA	Petelo	Préfecture	Pilote de port	17/04/19

8. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
ACT	Aide à la continuité territoriale
AEM	Action de l'État et Mer
A/R	Aller/retour
BIVAP	Bureau d'Inspection vétérinaire, alimentaire et phytosanitaire
CEDRE	Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations, sur les pollutions accidentelles
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
COM	Collectivité d'Outre-mer
CPSC	Central Pacific Shipping Commission
CPS	Communauté du Pacifique Sud
DAC/NC	Direction de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie
DAM	Direction des affaires maritimes relevant de la DGITM
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DGOM	Direction générale des Outre-mer
DOM	Département d'Outre-mer
DSAC	Direction sécurité de l'aviation civile relevant de la DGAC
DSP	Délégation de service public
DTA	Direction du transport aérien relevant de la DGAC
EASA	Agence européenne de sécurité aérienne
EVASAN	Évacuation sanitaire
Noeud (kt)	Vitesse de 1,852 Km/h
OCV	Organisme de contrôle en vol
OSP	Obligation de service public
Procédure GNSS	Procédure de pilotage utilisant des informations satellitaires
PVC	Polychlorure de vinyle
SEAC/Wf	Service d'État de l'aviation civile à Wallis et Futuna

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
SNC	Société en nom collectif
SWFT	Société Wallisienne et Futunienne de transport – agence maritime
ZEE	Zone Économique Exclusive

[Site internet du CGEDD : « Les derniers rapports »](#)