Note expresse
N°184 - Mars 2016

L'économie bleue à Wallis-et-Futuna
Un secteur clé de la vie économique locale

ÉCLAIRAGE

La mer a toujours occupé une place prépondérante dans la vie des habitants des îles Wallis et Futuna. Jusqu'au milieu du XXe siècle, l'océan était la seule voie de transport, d'échanges et de communication pour la population de l'archipel et, aujourd'hui encore, l'économie maritime constitue un secteur clé à la pérennité du Territoire. Les données disponibles sont cependant insuffisantes pour évaluer précisément et quantitativement le poids de ce secteur dans l'économie de l'archipel.

Les principales activités maritimes recensées à Wallis-et-Futuna sont le transport de marchandises et les activités portuaires afférentes, indispensables à l'approvisionnement de l'archipel. La pêche, en particulier lagonaire et côtière, est pratiquée par une grande partie de la population de façon artisanale. La zone économique exclusive (ZEE) de Wallis-et-Futuna, d'une dimension de 262 000 km2, représente 2,4 % de l'espace maritime français. Enclavée entre les zones de cinq pays limitrophes (Fidji, Tonga, Samoa, Tuvalu, Tokelau), la ZEE regorge de ressources halieutiques, lesquelles ne sont cependant que très marginalement exploitées puisque la pêche au large n'est quasiment pas pratiquée. Wallis-et-Futuna est par ailleurs le seul territoire d'Outre-mer français à disposer d'un registre maritime d'immatriculations. D'autres activités maritimes, inexistantes à l'heure actuelle, sont potentiellement porteuses économiquement, qu'il s'agisse de l'aquaculture, de l'exploitation des ressources minières sous-marines ou encore du tourisme.

L'économie maritime à Wallis-et-Futuna

	Degré de développement de l'activité				Potentiel de développement		
	Activité à développement avancé	Activité à développement intermédiaire	Activité marginale	Activité inexistante	Potentiel élevé	Potentiel intermédiaire	Potentiel moindre ou inconnu
Transport maritime de marchandises		X					X
Transport maritime de passagers				X		X	
Activités portuaires		X				X	
Construction et réparation navale			X				X
Pêche		X			X		
Aquaculture				X		X	
Activités récréatives			X				X
Recherche et développement				X			X
Câbles sous-marins				X		X	
Biotechnologies bleues				X			X
Exploration minière des fonds marins			X		X		
Parapétrolier offshore				X			X
Energies maritimes renouvelables				X			X
Banque, assurances				X			X
Défense et action de l'État en mer			X				X
Formation			X				X

Lecture : chaque activité s'établit à un certain stade de développement (mature, intermédiaire, marginal ou inexistant) et recèle un potentiel de développement (fort, intermédiaire ou inconnu). Ainsi la pêche est une activité à développement intermédiaire à potentiel de développement élevé.

L'économie bleue : définition et cadrage

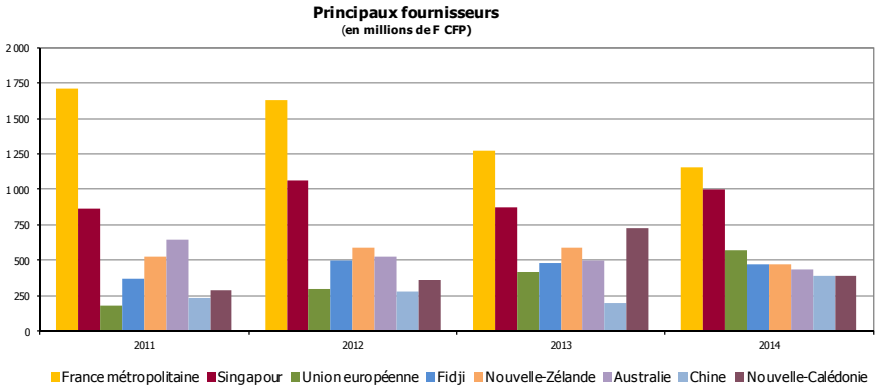
Selon la Commission européenne, l'économie maritime englobe toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes. Cela comprend les activités de soutien directes et indirectes les plus proches nécessaires au fonctionnement de ces secteurs économiques, et qui peuvent être localisées n'importe où, y compris dans des pays sans littoral. Il convient en particulier de mentionner ici l'importance de la pêche vivrière lagonaire et côtière dans les outre-mer au regard de la satisfaction des besoins alimentaires de base des populations et de l'emploi. Plus précisément, l'économie maritime comprend : aquaculture, tourisme maritime et côtier, biotechnologie bleue, énergie marine, exploitation minière des fonds marins et autres secteurs : transport maritime, construction et réparation navale, pêche, parapétrolier offshore.

L'économie bleue offre des moyens nouveaux et innovants qui peuvent contribuer à la compétitivité régionale du territoire, à l'utilisation efficace des ressources, à la création d'emplois et à l'émergence de nouvelles sources de croissance tout en préservant la biodiversité et en protégeant le milieu marin, garantissant ainsi les services fournis par des écosystèmes marins et côtiers en bon état et résilients.

LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ET LA PÊCHE TRADITIONNELLE : DEUX ACTIVITÉS MOTRICES DE L'ÉCONOMIE

La voie maritime privilégiée pour le transport de marchandises

Plus de 99 % des importations sont réalisées par voie maritime. L'approvisionnement de l'archipel s'effectue à Wallis via le port de Mata'Utu pour les marchandises et par celui de Halalo pour les hydrocarbures. Sur Futuna, seul le port de Leava est en activité. Les importations proviennent à 20 % de France métropolitaine, en dépit de son éloignement. Singapour, qui fournit plus de 90 % des produits énergétiques du Territoire en 2014, est le deuxième fournisseur de l'archipel (17 % des importations totales). En 2014, l'Union européenne se hisse à la troisième place (10 % des importations totales). Le nombre de conteneurs débarqués à Wallis-et-Futuna varie peu d'une année à l'autre : ces cinq dernières années, entre 1 700 et 2 000 conteneurs ont été déchargés annuellement sur l'archipel. La valeur totale des importations annuelles varie entre cinq et six milliards de F CFP.

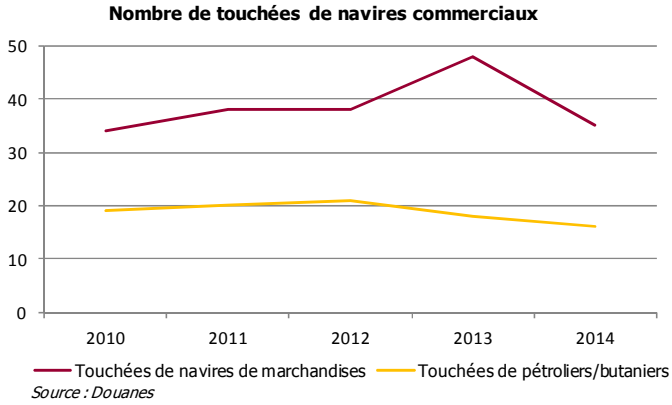


Sources : Service des Douanes, IEOM

Un transport cher et inconstant

Trois compagnies se partagent le transport du fret vers Wallis-et-Futuna (Reef Shipping, Pacific Direct Line et Moana Shipping), dans le cadre d'un consortium. Un porte-conteneurs accoste toutes les deux ou trois semaines environ, selon les conditions météorologiques, pour approvisionner le Territoire.

Les conteneurs à destination de l'archipel sont systématiquement débarqués aux îles Fidji pour être affrétés sur un bateau plus petit faisant la liaison avec l'archipel. La desserte maritime inter-îles (entre Wallis et Futuna) ne s'effectue que dans un sens (de Wallis vers Futuna). L'île de Futuna n'a donc pas la possibilité de développer le commerce local avec Wallis. Cette desserte maritime entre les deux îles ne concerne que les marchandises et non le transport de passagers.



Source : Douanes

Le coût élevé du transport des marchandises explique en partie le niveau élevé des prix pratiqués sur le Territoire. L'évolution de l'indice des prix à Wallis-et-Futuna est par ailleurs fortement corrélée à celle observée chez les principaux pays fournisseurs de l'archipel. Les fluctuations des cours mondiaux du pétrole impactent également l'évolution des prix de manière non négligeable.

Le secteur du transport maritime génère une centaine d'emplois, majoritairement affectés aux ports de commerce de l'archipel pour l'aconage et le lamanage des navires. Ces emplois sont intermittents dans la mesure où la rotation des bateaux est mensuelle ou bimensuelle.

La pêche traditionnelle, un enjeu social considérable

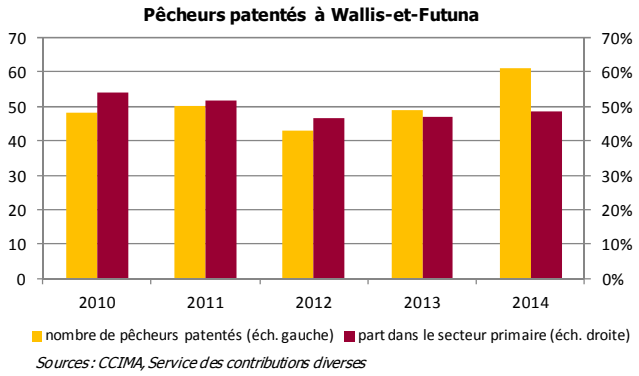
La biodiversité marine de Wallis-et-Futuna compte environ 1 500 espèces à ce jour. Le thon blanc constitue l'espèce la plus abondante devant le thon jaune et la bonite. Une cinquantaine d'habitats marins et littoraux ont été cartographiés. La définition d'aires marines protégées a été finalisée en 2012. Malgré cela, les connaissances de l'environnement marin restent partielles concernant le lagon et les récifs et quasi-inexistantes pour les hauts-fonds.

Pratiquée par une grande partie de la population, la pêche artisanale a un poids important dans l'économie de l'archipel, que ce soit en termes de création de richesses ou de consommation pour les ménages. À Wallis-et-Futuna, environ un ménage sur trois pratique ce type de pêche, la plupart du temps pour répondre à un besoin de subsistance. En effet, plus de 90 % du poisson pêché est autoconsommé. Annuellement, la consommation de poisson a été estimée à 53 kg par habitant à Wallis, soit près du triple de la moyenne mondiale. Dans certains villages, cela peut même atteindre 80 kg par habitant, preuve d'une pêche locale importante à l'échelle du Territoire. Certaines espèces vivant dans le lagon wallisien sont d'ailleurs soumises à une pression anthropique forte.

Les conditions de pêche sont différentes entre les deux îles. À Wallis, le lagon et ses récifs coralliens permettent de pêcher facilement. Ces zones étant les plus fréquentées, la possession d'un bateau n'est pas obligatoire pour pratiquer cette activité. Selon le Service territorial de la statistique et des études économiques (STSEE), en 2014, seulement 42 % des pêcheurs de l'archipel possédaient un bateau. À Futuna, les zones de pêche sont moins spacieuses et moins abritées en l'absence de lagon.

UN POTENTIEL ÉCONOMIQUE À VALORISER

La pêche professionnelle encore peu développée

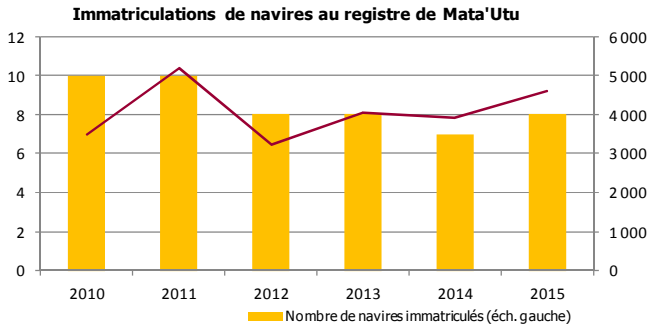


Sources : CCIMA, Service des contributions diverses

La pêche professionnelle, quant à elle, est peu structurée et peu intégrée à l'économie marchande. Malgré des ressources halieutiques importantes, le Territoire n'exporte pas de poisson. Or, le développement de cette activité pourrait contribuer à réduire le déficit de la balance commerciale. La pêche professionnelle concerne moins d'une vingtaine de bateaux de taille modeste (entre 6 et 10 mètres) et occupe, à titre principal, une quarantaine de personnes. En 2014, 61 pêcheurs étaient patentés à Wallis-et-Futuna contre 49 en 2013. Les embarcations, souvent de taille modeste, ne permettent pas de sortir en haute mer. L'activité est donc essentiellement pratiquée à proximité des côtes. Deux dispositifs concentrateurs de poissons (DCP) ont été installés à la sortie du lagon de Wallis, pour permettre aux pêcheurs d'améliorer le rendement des captures. L'approvisionnement des commerces est irrégulier, les pêcheurs vendant la plupart du temps le produit de la pêche directement aux restaurants et aux particuliers. Quelques produits de la mer sont exportés depuis Wallis-et-Futuna chaque année : le troca, coquillage conique, s'est exporté en 2014 pour un montant de 19,6 millions de F CFP (69 tonnes). Les holothuries sont également exportées mais cette activité s'est réduite en 2014 (24 kg exportés contre 2 620 kg en 2013).

L'activité de pêche professionnelle est subventionnée de façon importante à l'échelle locale. La dernière opération groupée d'aménagement foncier (OGAF), lancée fin 2011, a permis de subventionner 7 projets dans le secteur entre 2012 et 2014, pour un montant de plus de 8 millions de F CFP. Sur dotation du ministère de l'Agriculture, l'OGAF peut subventionner jusqu'à 60 % du montant d'un projet, venant compléter l'apport personnel du bénéficiaire. L'encours bancaire du secteur de la pêche est limité. Au 31 décembre 2014, cet encours s'élevait à 5,34 millions de F CFP, soit seulement 0,25 % du volume total des concours mais 74,4 % de l'encours bancaire accordé au secteur primaire. L'Association pour le droit à l'initiative économique (ADIE) vient en soutien au secteur. En 2014, elle a accordé 13 microcrédits aux entreprises du secteur, pour un montant de 8 millions de F CFP (soit 32 % des concours de l'association à Wallis-et-Futuna).

Le registre des immatriculations, une exclusivité dans l'outre-mer à valoriser



Source : Douanes

Le port d'immatriculation de Mata'Utu est, après le Registre international français (RIF) à Marseille, le second registre de navires battant pavillon français et armés au commerce international. Le registre maritime de Wallis-et-Futuna existe depuis 1965. Cette exclusivité dans l'outre-mer pourrait constituer une manne financière importante pour le Territoire si elle était valorisée. Après avoir connu un développement assez important (entre 20 et 30 bateaux inscrits), le pavillon de Mata'Utu a connu une baisse importante du nombre de navires enregistrés. Ces dernières années, entre 7 et 10 navires étaient inscrits au registre de Wallis-et-Futuna, exclusivement des bateaux de croisière.

Les navires immatriculés à Wallis-et-Futuna bénéficient du régime douanier et fiscal local du Territoire. Concernant les taxes à acquitter par les armateurs, les redevances d'immatriculation sont fixées entre 1,8 et 54,5 millions de F CFP selon le tonnage. Le droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) s'élève lui à 5 % de la taxe d'immatriculation. Selon les années, les recettes issues des taxes de francisation varient entre trois et six millions de F CFP auxquelles il faut ajouter les redevances d'immatriculation pour chaque nouveau navire immatriculé. Le droit du travail local qui s'applique à l'équipage est plus flexible qu'en métropole. Les navires bénéficient des mêmes normes de contrôle et de sécurité et peuvent arborer le drapeau français. L'immatriculation à Wallis-et-Futuna est soumise à la délivrance d'une dérogation aux règles d'escale semestrielle, n'obligeant pas les navires immatriculés au registre de Mata'Utu à toucher leur port d'attache deux fois par an. Les compagnies d'armateurs sont obligatoirement représentées à Wallis. Au total, 1 200 personnes travaillent sur les navires immatriculés à Wallis-et-Futuna. Les marins ne sont cependant pas enregistrés localement et donc non comptabilisés par la Caisse des prestations sociales du Territoire.

Ces atouts importants pour les compagnies maritimes étaient particulièrement mis en avant pour attirer l'enregistrement des navires à Wallis-et-Futuna au moment de la création du registre. Sa visibilité est bien moindre actuellement, ce qui explique le faible nombre de navires enregistrés. Suite à la promulgation de la loi d'actualisation du droit des Outre-mer le 14 octobre 2015, qui autorise l'installation des casinos à bord des navires immatriculés à Wallis-et-Futuna, l'attractivité du registre est susceptible d'augmenter prochainement.

L'aquaculture, une filière au potentiel à concrétiser

L'aquaculture est une activité qui n'a jamais été développée à Wallis-et-Futuna, n'appartenant pas à la tradition. Une étude des potentialités aquacoles a cependant été menée en 2010 par la Communauté du Pacifique. Celle-ci a mis en lumière des possibilités de production à Wallis, qui pourrait être tournée vers le marché local et fournir des produits de substitution à certaines importations. Les caractéristiques naturelles du lagon de Wallis sont en effet favorables à l'implantation de fermes aquacoles de petite et moyenne taille. Les espaces assez profonds et abrités existent, la température de l'eau est favorable à la croissance des animaux aquatiques et les courants marins permettent une bonne oxygénation.

Trois productions de lancement ont été identifiées comme adéquates aussi bien au niveau commercial que technique : la crevette bleue, le picot rayé et le poisson-ange. Le marché local est exploitable à raison de quelques tonnes par an. À titre d'exemple, la crevette a été importée à hauteur de 15 tonnes en 2014. À plus long terme, les marchés d'export (surtout régionaux) pourraient être envisageables. Une production de quelques centaines de kilos par an puis de quelques tonnes est possible pour un investissement limité (quelques millions de F CFP par exemple pour la production de crevettes). Cependant, l'échelle de production envisagée au départ (liée aux débouchés locaux assez restreints) est insuffisante pour soutenir les investissements nécessaires pour lancer la filière.

Au large de Futuna, des ressources minières importantes encore inexploitées

Depuis le début des années 2000, plusieurs missions scientifiques ont permis de se rendre compte qu'un immense domaine volcanique sous-marin était situé dans la ZEE française, notamment au sud de Futuna (à une soixantaine de kilomètres des côtes). La campagne Futuna 2010, réalisée dans le cadre d'un partenariat entre le ministère de l'Écologie, le Territoire de Wallis-et-Futuna, plusieurs établissements publics (Ifremer, Agence des aires marines protégées) et des entreprises industrielles (Eramet, Areva, Technip) a permis de cartographier plus de 35 000 km² de surface sous-marine. Dans cette zone, 57 % des surfaces sont couvertes par des formations volcaniques récentes, potentiellement porteuses de sources hydrothermales contenant des minéralisations sulfurées riches en cuivre, zinc, plomb, cobalt et or. D'autres métaux moins connus comme l'indium (utilisé pour la fabrication des écrans LCD et des cellules photovoltaïques) et le germanium (utilisé dans le domaine de l'optique) sont également présents. Des échanges sont en cours entre les différents pouvoirs institutionnels afin de définir le cadre et les conditions de l'exploitation de ces ressources.

Le tourisme, une activité non développée

Contrairement aux archipels voisins (îles Fidji, Vanuatu, îles Cook, Polynésie française…), le tourisme demeure une activité marginale à Wallis-et-Futuna. On ne recense chaque année qu'une centaine de visiteurs touristiques. Cette activité est très peu développée malgré une attractivité et des atouts non négligeables (îlots, lagon, plages…). À l'heure actuelle, les contraintes sont encore importantes pour développer le secteur compte tenu du fait que la desserte aérienne du Territoire est limitée et les infrastructures dédiées à l'activité ne sont que peu présentes. Plusieurs projets de développement de l'activité touristique sont à l'étude sur l'archipel que ce soit à travers les accords particuliers entre les Chambres de commerce et d'industrie de Nouvelle-Calédonie et de Wallis-et-Futuna ou via des sociétés privées.

DES PERSPECTIVES DE CROISSANCE DU SECTEUR BIEN IDENTIFIÉES

Conscient des avantages de l'économie de la mer, les autorités ont placé le développement du secteur au centre de leurs réflexions. Ainsi, la stratégie de développement 2015-2030, actuellement en cours d'élaboration, estime que l'essor des activités maritimes doit faire partie des priorités. L'évaluation et le recensement des ressources marines, le développement des infrastructures portuaires, la promotion de la pêche et de l'aquaculture ou encore la valorisation du registre d'immatriculation des navires sont les principaux axes mis en avant dans la stratégie.

Entamée depuis plusieurs années, la consolidation des infrastructures portuaires est considérée par les pouvoirs publics comme essentielle pour permettre le développement de l'ensemble du secteur. Ainsi, le port de commerce de Mata'Utu a fait l'objet d'importants travaux d'extension et d'aménagement entre 2010 et 2013, financés principalement par le IXe Fonds européen de développement (FED). Les travaux ont permis la réhabilitation des bâtiments existants (notamment la capitainerie et les locaux des douanes), la réalisation d'aires de stockage et l'installation d'équipements pour le nettoyage des conteneurs. Une plateforme de 8 000 m² et un nouveau quai de 60 mètres complètent les infrastructures existantes. Le quai mesure désormais plus de 130 mètres de long. La reconstruction du port de commerce de Leava, le seul de Futuna, est inscrite au Xe FED territorial. Les travaux d'études et de maîtrise d'œuvre sont prévus pour 2016. Par ailleurs, la construction d'une capitainerie, chantier notifié en 2014, devrait commencer fin 2015. Actuellement, le port de Leava ne peut accueillir que des navires de taille réduite ayant à leur bord des conteneurs mesurant au maximum 20 pieds et d'un poids inférieur à 19 tonnes.

L'exploitation de la zone économique exclusive de Wallis-et-Futuna reste quasi-inexistante depuis le début des années 2000 et la fin des accords de pêche avec les États-Unis. Les opportunités de la zone sont pourtant importantes. Selon un rapport de la Communauté du Pacifique (CPS), le potentiel soutenable de la zone a été estimé entre 1 300 et 2 300 tonnes de poissons pêchés par an. Le rapport souligne que l'abondance de certaines espèces comme la bonite devrait augmenter à l'horizon 2035, sous l'effet du changement climatique. Des discussions sont en cours depuis mars 2013 entre les États-Unis et les autorités françaises afin que soit réactivé l'accord de 1991 qui permettait à des navires américains de pêcher dans la ZEE de Wallis-et-Futuna.

Par ailleurs, le XIe FED, qui s'étend jusqu'en 2020, devrait se focaliser sur le développement des technologies de l'information et des communications. Le Territoire a fait part de son souhait à ce que les Fonds européens participent au raccordement du Territoire à un câble sous-marin en fibre optique pour une connexion Internet à haut débit. Le câble, qui doit relier les îles Fidji et Samoa, passe à une quarantaine de kilomètres des côtes de l'archipel. Là encore, l'espace maritime est au cœur des problématiques puisqu'une connaissance approfondie des fonds sous-marins est nécessaire pour l'installation du câble.

Quant au secteur du transport maritime, il est toujours au centre des préoccupations. Une étude commandée par le Territoire auprès de la Communauté du Pacifique (CPS) a été réalisée sur le sujet. Les résultats, non encore publiés, apporteront des éclairages sur le secteur et notamment sur la viabilité du projet de mettre en place une desserte inter-îles pour les passagers entre Wallis et Futuna.

Toutes les publications de l'IEOM sont accessibles et téléchargeables gratuitement sur le site www.ieom.fr
Directeur de la publication : H. GONSARD – Responsable de la rédaction : C. DORWLING-CARTER
Éditeur et imprimeur : IEOM
Achevé d'imprimer : mars 2016 – Dépôt légal : mars 2016 – ISSN 1968-6277