

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au procès-verbal de la séance du 28 avril 1993.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) à la suite d'une mission effectuée dans les terres australes, en application des dispositions du second alinéa de l'article 22 du Règlement du Sénat,

Par M. Henri GOETSCHY,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clouet, Jean-Pierre Masseret, *vice-présidents* ; Jacques Oudin, Louis Perrein, François Trucy, Robert Vizet, *secrétaires* ; Jean Arthuis, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, René Ballayer, Bernard Barbier, Claude Belot, Mme Maryse Berge-Lavigne, MM. Maurice Blin, Camille Cabana, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Mme Paulette Fost, MM. Henri Goetschy, Emmanuel Hamel, Alain Lambert, Tony Larue, Paul Loidant, Roland du Luart, Michel Manet, Philippe Marini, Michel Moreigne, Jacques Mossion, Bernard Pellarin, René Regnault, Michel Sergent, Jacques Sourdille, Henri Torre, René Tregouet, Jacques Valade

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
INTRODUCTION	7

PREMIERE PARTIE

L'ORGANISATION DEST.A.A.F.

I - SITUATION ET DESSERTE DES TERRES AUSTRALES	9
A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE	9
1. Les terres australes et antarctiques	9
2. Les terres australes	10
B. DESSERTE DES TERRES AUSTRALES	13
1. Une seule desserte : la voie maritime	13
2. Les opérations de débarquement	17
C. PERSPECTIVES : LE RENOUVELLEMENT DU MARION DUFRESNE	19
1. Observations de procédure	20
2. Observations de fond	23
II - ORGANISATION ET STATUT	25
A. UNE AUTONOMIE FORMELLE ÉTROITEMENT ENCADRÉE	26
1. Principe d'autonomie	26
2. La tutelle	28

B. UNE STRUCTURE BICÉPHALE	29
1. Organisation : les taa et l'I.F.R.T.P.	29
2. Cette structure bicéphale présente des risques non négligeables	30
C. LES STRUCTURES DE REPRÉSENTATION	32
1. Un territoire sans véritable structure de représentation	32
2. Les modifications souhaitables	33
III - LES FINANCES DES T.A. A.F.	35
A. LE BUDGET DEST.A.A.F.	36
1. Présentation générale	36
<i>a) Observations de forme</i>	36
<i>b) Observations de fonds</i>	38
2. Les ressources	39
<i>a) Les ressources propres</i>	39
<i>b) Les dotations et fonds de concours</i>	44
3. Les dépenses	45
<i>a) Les dépenses de personnels</i>	45
<i>b) Les dépenses de matériel et d'affrètement</i>	47
<i>c) L'entretien</i>	48
<i>d) Les équipements</i>	49
B. LE COÛT BUDGÉTAIRE	49
1. Présentation générale	49
2. Les dépenses de logistique	51
<i>a) Les dépenses du ministère des D.O.M.-T.O.M.</i>	51
<i>b) Les dépenses du ministère de la défense</i>	52
3. Les dépenses de recherche	53
<i>a) Les dépenses de meteorologie</i>	54
<i>b) Les dépenses de l'institut français pour la recherche et la technologie polaire</i>	54
<i>c) Le coût des chercheurs</i>	56
4. Récapitulatif	57

DEUXIEME PARTIE

LA VIE DANS LES T.A.A.F.

I - LES PERSONNELS	60
A. DESCRIPTION	60
1. Les effectifs	60
2. Répartition	61
3. Les personnels et la vie sur les bases	65
B. PROPOSITIONS	67
1. Une meilleure sélection des hommes	67
2. La féminisation des bases	68
<i>a) La situation actuelle</i>	69
<i>b) Les voies de féminisation</i>	70
3. Le reformatage ou le raccourcissement de la durée des missions	71
II - L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE DES HIVERNANTS	74
A. SITUATION : UN ENVIRONNEMENT PARTICULIÈREMENT FRAGILE ET INSOLITE	74
1. équipements	74
2. Les déchets	76
B. PROPOSITIONS	77
1. Les équipements	78
2. Les matériels	79
3. L'organisation des bases	82
<i>a) Une gestion élargie aux questions agricoles</i>	82
<i>b) La recherche d'une complémentarité des districts</i>	83

III - L'ACTIVITE DANS LES T.A.A.F.	84
A. LA SITUATION ACTUELLE : LA RECHERCHE DANS LES T.A.A.F.	84
1. Présentation : Kerguelen, terre de sciences	84
2. Les sciences de la terre	86
3. Les sciences de la vie	89
B. PERSPECTIVES	95
1. La pêche	95
2. L'activité spatiale	97
3. Le tourisme	98
 RECAPITULATIF DES PROPOSITIONS CONTENUES DANS LE PRESENT RAPPORT	 103
 CONCLUSION	 107

AVANT-PROPOS

Le Président de la commission des finances et les questeurs du Sénat ont bien voulu m'autoriser à effectuer une mission dans trois des quatre districts qui composent les terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F.) : CROZET, KERGUELEN, AMSTERDAM. Cette mission s'est déroulée du 1er au 22 janvier 1993.

C'est la première fois qu'un parlementaire se rend dans les T.A.A.F. Auparavant, seul M. Louis Jacquinot, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'Outre-mer, avait effectué ce voyage en 1964. L'éloignement et la durée du trajet sont des facteurs objectifs qui expliquent en partie la faiblesse des liens entre les T.A.A.F. et les institutions. Les territoires, situés dans l'océan indien, presque tous au sud des "quarantièmes rugissants", ne sont aujourd'hui accessibles que par la voie maritime, au départ de la commune du Port, à la Réunion. L'île la plus proche - Crozet -, est à plus de quatre jours de mer, l'île la plus vaste et la plus connue, - Kerguelen -, est à six jours de mer ; la "rotation", c'est-à-dire la visite des trois districts dure près de trois semaines. Trois semaines, c'est un délai bien long lorsque, en métropole, les charges vous attendent ; et c'est même interminable lorsque, dans ces latitudes, la mer est mauvaise... Encore aujourd'hui, aller dans les T.A.A.F. est presque une aventure.

Que vient faire et que peut faire un sénateur sur un tel terrain ? Il ne peut à l'évidence appliquer à la lettre ses pouvoirs "de contrôle sur pièces et sur place" qu'il détient de l'ordonnance organique, mais il peut s'informer et comprendre, analyser une situation et tenter de proposer des orientations.

Cette visite, je le crois, a été utile. Il m'apparaît clairement que les T.A.A.F. sont à un tournant de leur histoire et qu'une réflexion s'impose sur leur devenir.

Est-ce totalement un hasard si, la même année, voire le même mois, vont avoir lieu dans les T.A.A.F., outre cette première visite d'un parlementaire, le premier vol sur la nouvelle piste aérienne de Terre Adélie (qui constitue le quatrième district), la mise en oeuvre, par le Centre national d'études spatiales (C.N.E.S.), d'une station radar qui permettra le suivi des prochains satellites français, l'arrivée des premiers touristes (300 personnes attendues, pour l'essentiel de nationalité américaine), le retour sur la zone des bateaux de pêche français, la commande aux chantiers du Havre d'un nouveau navire destiné aux T.A.A.F., sans oublier, à titre anecdotique - mais est-ce si anecdotique que cela ? - le détour par Kerguelen de la course Vendée Globe, la sortie d'un roman "L'Arche des Kerguelen" de Jean-Paul Kaufmann (que j'ai trouvé remarquable), et de plusieurs autres publications sur la vie dans l'archipel, et le tournage de plusieurs émissions de télévision.

Le présent rapport rend mal compte du caractère exceptionnel de ce voyage dans ces terres du bout du monde. J'ai découvert à travers cette mission, des sites fabuleux, des animaux rares ou presque mythiques, que l'on peut approcher et toucher, des hommes passionnés et par conséquent passionnants. Je les remercie tous du plus profond du coeur : M. Christian Dors, administrateur supérieur des T.A.A.F. et son équipe de fidèles, notamment MM. Chauffriasse, Kergus et Dousset, malheureusement décédés depuis, qui ont l'expérience, la compétence, et la gentillesse qui permettent de bâtir et d'avancer, tous les chercheurs, ingénieurs et scientifiques qui m'ont beaucoup appris, les chefs de districts, "Disero" "Disker", et "Disams", qui m'ont accueilli avec hospitalité, et enfin le commandant Jean-Paul Aufrant et le chaleureux et valeureux équipage du Marion Dufresne, qui m'ont fait découvrir et aimer la vie de la marine marchande.

Henri GOETSCHY
Rapporteur spécial du budget des D.O.M.-T.O.M.

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue le compte rendu d'une mission de contrôle effectuée dans le cadre de l'article 164, paragraphe IV de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 relatif aux pouvoirs de contrôle dévolus aux rapporteurs des commissions permanentes du Parlement qui ont la charge de suivre l'exécution d'un département ministériel, en l'occurrence le budget des D.O.M.-T.O.M.

Votre rapporteur devait en permanence garder en mémoire l'objectif de sa mission, et rechercher le cas échéant, toute perspective d'une meilleure utilisation des deniers publics.

Cette mission a été particulièrement intéressante grâce aux compétences professionnelles, aux qualités humaines, des différents personnels, au premier rang desquels l'administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F.). Ce rapport descriptif, comporte aussi quelques observations critiques. Ces critiques ne lui sont pas adressées, bien au contraire. Elles n'ont d'autre but que de faire partager le regard nouveau d'un observateur extérieur, de surcroît naturaliste et vétérinaire, et de permettre d'engager sinon une réforme, du moins une réflexion ou de faire partager quelques remarques.

Se rendre dans les T.A.A.F. est sans aucun doute aller au devant de découvertes majeures et de surprises fortes. Voilà, en effet, des territoires éloignés de tout mais placés dans une position stratégique, sans population autochtone mais pourtant habités pratiquement sans discontinuité depuis quarante ans par des micro-sociétés masculines, habituellement présentées comme des terres de sciences mais dont l'intérêt pourrait se déplacer, largement financées par l'Etat, mais pourtant non dénuées de ressources propres (grâce notamment à l'imagination fertile des hommes et à quelques "coups de génie" dont la philatélie, est le meilleur exemple).

Mais la réalité est aussi moins brillante et moins idyllique. La colonisation de l'espace, même par les scientifiques, a entraîné avec elle quelques plaies autrefois tacitement acceptées mais désormais inacceptables : le spectacle fantastique d'animaux autrefois décimés est hélas souvent gâché par celui des débris et résidus laissés par un demi siècle de présence humaine. De très gros progrès restent à faire dans la gestion des déchets.

Des perspectives nombreuses s'ouvrent aujourd'hui aux T.A.A.F. Les personnels qui en sont responsables doivent se préparer à prendre le tournant de l'histoire.

Cette mission parlementaire a été précédée quelques mois avant, par une mission d'audit, effectuée par le contrôleur général des armées Jean-Pierre Charpentier, dans le but d'analyser la présence militaire dans les T.A.A.F. Ce travail a donné lieu à un rapport remarquable auquel il sera souvent fait référence dans le présent compte rendu.

Le présent rapport est articulé autour de deux thèmes :

- l'organisation des T.A.A.F. ;
- la vie dans les T.A.A.F.

Chacun de ces thèmes donne lieu à une description sommaire, parfois à une analyse critique, et, dans la mesure du possible, à des propositions ou suggestions.

PREMIERE PARTIE

L'ORGANISATION DES T.A.A.F.

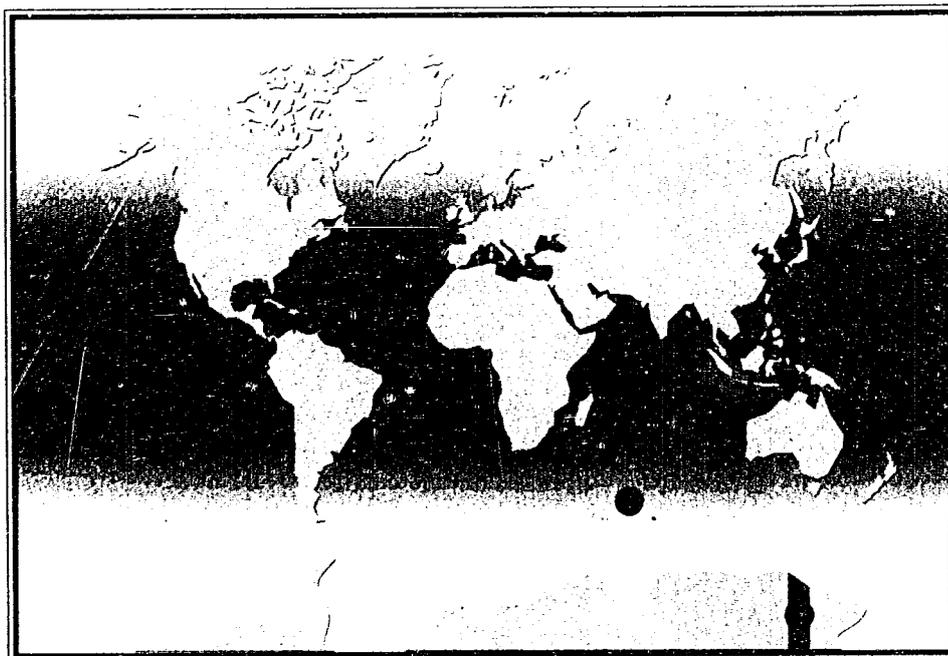
I - SITUATION ET DESSERTE DES TERRES AUSTRALES

A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1. Les terres australes et antarctiques

Les terres australes et antarctiques françaises -T.A.A.F.- sont constituées de quatre districts : l'un, la terre Adélie, située sur le continent antarctique est la possession française la plus éloignée de la métropole (16.000 km), les trois autres, situés au sud de l'océan indien, à près de 13.000 km de la métropole, composent les terres australes. Il convient de bien distinguer les deux situations. Ces districts, réunis dans un seul "territoire d'outre mer" ne se ressemblent que par le mode de vie qu'ils imposent, mais ils n'appartiennent pas au même continent (plus de 3000 km séparent la terre Adélie des terres australes), et ne relèvent pas totalement du même régime juridique : les terres australes sont des terres françaises à part entière alors que la France n'est que l'un des pays dits "possessionnés" de l'Antarctique. Le traité de Washington du 1er décembre 1959 confère en effet à ce continent un régime unique au monde puisque les Etats "possessionnés" n'exercent qu'une souveraineté limitée sur des portions de territoire, d'ailleurs sans frontière. Ils peuvent entretenir des bases, ouvertes aux scientifiques du monde entier et interdites aux implantations militaires. Preuve de ce statut hybride : la future base scientifique française dite du "Dôme Concorde" (appelé couramment "Dôme C"), qui a d'ailleurs justifié la construction d'une piste aérienne en terre Adélie, se situe à plus de 1.000 km de la base française "Dumont Durville" sur une partie... australienne.

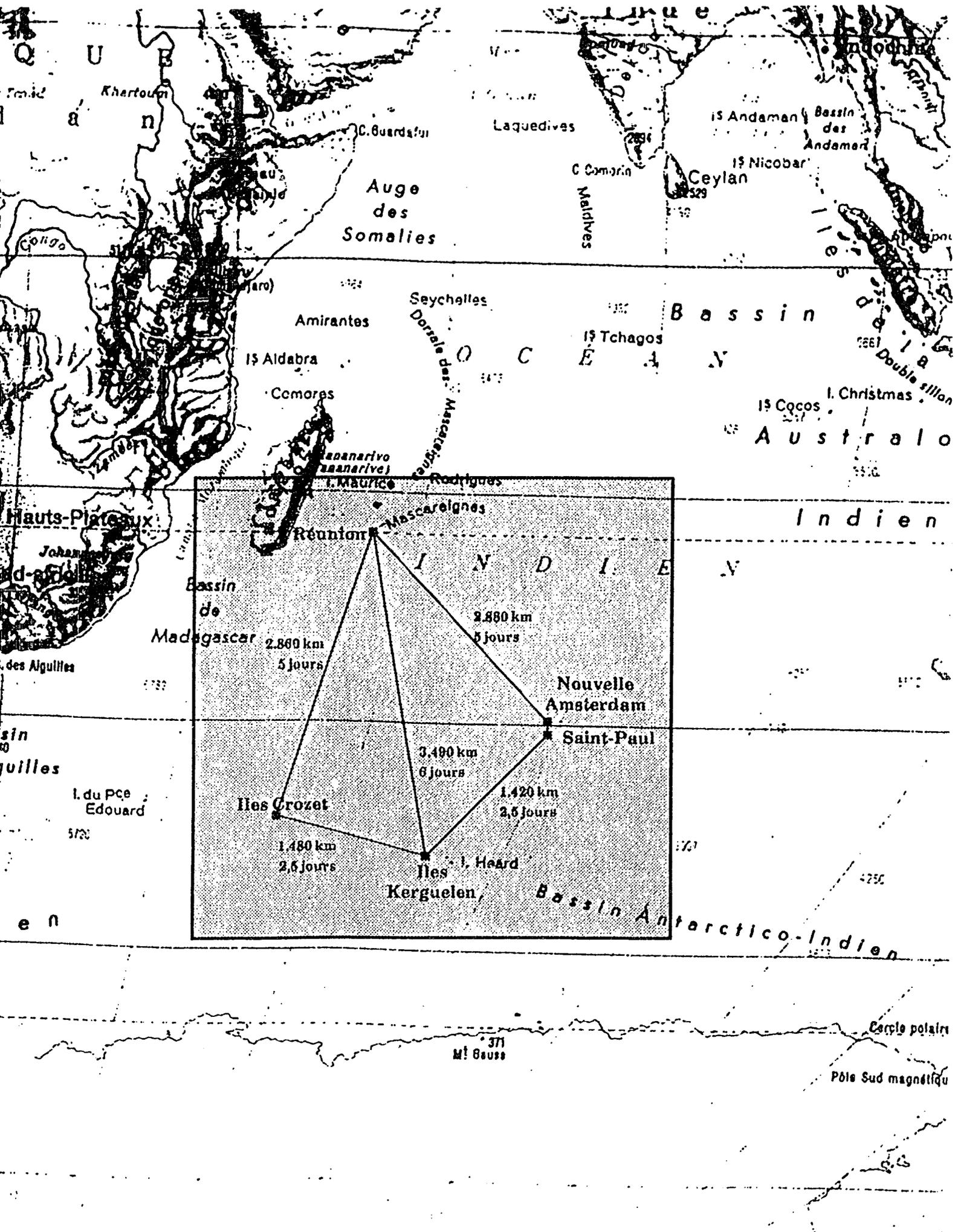
La présente mission s'est déroulée dans les seules terres australes.



2. Les terres australes

Les trois districts de Crozet, Amsterdam et Kerguelen sont constitués de trois groupes d'îles qui forment avec la Réunion une figure géométrique quasi parfaite. Crozet et Amsterdam sont chacun à près de 3.000 km, soit 5 jours de mer de la Réunion et à près de 1.500 km, soit 2 jours et demi de mer de Kerguelen. Kerguelen est à 3.500 km, soit 6 jours de mer de la Réunion.

Ces trois territoires sont beaucoup moins au sud que l'on croit souvent : Amsterdam, l'île la plus au nord (ou la moins au sud) est située sur le 38° parallèle soit l'équivalent de Lisbonne et Kerguelen, l'île la plus au sud est à 49° de latitude sud, soit l'équivalent de la latitude de Lille pour l'hémisphère nord ; Kerguelen est, dans l'hémisphère sud, à une distance de l'équateur égale à celle de Lille dans l'hémisphère nord. Cette situation, apparemment peu sévère, ne doit pas faire oublier d'une part l'influence déterminante de l'énorme masse du continent antarctique qui fait plonger ses eaux froides sous les eaux de l'océan indien (zone dite de convergence antarctique), d'autre part l'absence presque totale, dans ces latitudes, de toute autre terre entre l'Australie et l'Afrique, ce qui explique la violence des vents dans cette partie du monde, baptisés par les marins, les "quarantièmes rugissants" et les "cinquantièmes hurlants". Ces deux éléments expliquent la rudesse du climat, dû non au froid mais à un vent quasi permanent atteignant parfois des records.



Le district de Crozet est composé de deux groupes d'îles dont les principales sont l'île de la Possession et l'île aux Cochons avec l'île de l'Est et l'île aux Pingouins. L'ensemble forme une superficie totale de 325 km². Cet archipel a été découvert en janvier 1772 par Marion Dufresne, qui y perpétuera le nom de son second, Crozet. Le climat est subantarctique avec une température moyenne de 5° et des vents quasi permanents et souvent violents, ce qui explique l'absence d'arbres. Ces îles sont d'anciens volcans, la végétation y est particulièrement pauvre et même quasi inexistante. Avant son exploitation scientifique, l'intérêt pour l'île fut particulièrement faible. La souveraineté française ne fut officiellement consacrée qu'en 1924.

Entre 35 et 45 personnes vivent à Crozet, principalement sur la base "Alfred Faure", créée en 1964.

Le district de Kerguelen est composé d'un vaste archipel de plus de 300 îles, pour une superficie totale de 7200 km² comparable à celle de la Corse. L'archipel a été découvert en février 1772 par Yves de Kerguelen mais sera utilisé comme mouillage et lieu de pêche par les marins de nombreux pays au cours du 19ème siècle. L'affirmation de la souveraineté française ne fut déclarée qu'en 1892, quelques années après que les anglais aient manifesté leur intérêt pour l'archipel. La France renonça apparemment à cette zone 15 ans plus tard avant de revenir sur ses déclarations malheureuses en 1913. L'archipel est un complexe volcanique important, mais suffisamment vaste pour entraîner la succession de reliefs et paysages rudes mais très différents : glaciers, pics enneigés (sommet de 1850 mètres) ou vallées profondes, falaises impressionnantes, lacs de lave ou criques ciselées...). Le paysage est rendu plus divers encore sous l'effet des végétations et de la présence de quelques animaux autrefois introduits par l'homme et aujourd'hui en troupeaux sauvages ou ensauvagés (rennes, mouflons et moutons). Il faut également noter l'expérimentation, hélas négative, d'un élevage de saumons. Cette expérimentation a été interrompue en 1992 par suite de la diminution des prix du marché en Europe qui ôtaient toute perspective de rentabilité à l'exploitation et l'atteinte par le corynebacterium.

Entre 80 et 140 personnes vivent à Kerguelen, principalement sur la base de Port aux Français, ouverte en 1950.

Le district d'Amsterdam est le plus petit territoire : il est composé de deux îles, Saint Paul et Amsterdam, d'une superficie totale de 92 km² constituées à partir de deux anciens volcans. Elles sont situées beaucoup moins au sud que les autres territoires (38° de latitude soit pratiquement au niveau de la ville du Cap, en Afrique du Sud) et ont par conséquent été découvertes bien plus tôt, des 1552, par les portugais. Le climat, océanique, y est aussi beaucoup plus doux ce qui a permis la présence d'une végétation arborescente naturelle (bois de phylicas) ainsi que quelques animaux introduits par l'homme et redevenus sauvages (troupeaux de vaches). Les navigateurs et pêcheurs de plusieurs pays ont fréquenté l'île, surtout réputée pour ses ressources en langoustes. Les "prises de possession" ont été hésitantes, plusieurs Etats européens faisant successivement acte de présence. Le rattachement à la France ne fut définitif qu'en 1924.

Entre 30 et 45 personnes vivent aujourd'hui à Amsterdam, principalement sur la base de Martin de Viviers créée en 1949.

B. DESSERTE DES TERRES AUSTRALES

1. Une seule desserte : la voie maritime

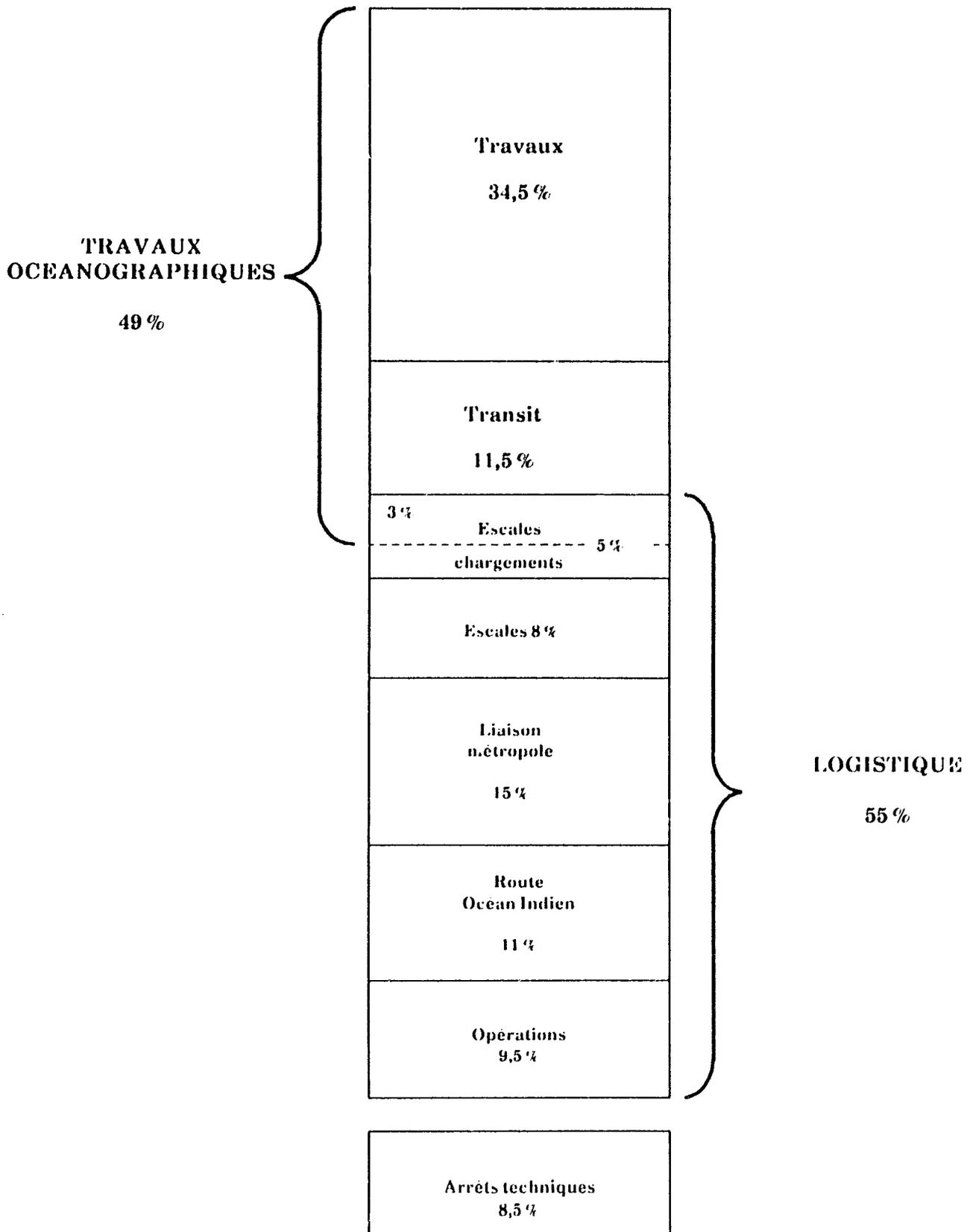
Compte tenu de la faiblesse des ressources des districts, tout ou presque est importé, et tout arrive par la mer.

En effet l'accès à ces territoires se fait uniquement par voie maritime. La piste aérienne dont peut désormais s'enorgueillir les T.A.A.F., est située en terre Adélie, elle a été achevée fin 1992 et est en mesure de recevoir à présent les avions.

Malgré des capacités de mouillage médiocres, le site de Port aux Français à Kerguelen a autrefois été choisi en fonction d'une hypothétique piste d'aviation, mais elle n'a pas été réalisée et ne le sera vraisemblablement pas dans un avenir prévisible, à moins que la présence renforcée du C.N.E.S. ne modifie les perspectives.

Plusieurs bateaux assurent la desserte des T.A.A.F. au premier rang desquels le **Marion Dufresne**, "navire de recherche océanographique" de la Compagnie générale maritime affrété par les T.A.A.F. Ce navire polyvalent est quasi mythique, ou en tout cas connu de tous les marins de France, d'Alsace à la Bretagne, assure l'essentiel des rotations et surtout la quasi totalité du ravitaillement des bases, en hommes et matériels. Il est équipé pour le transport de fret et de passagers, mais dispose également des câbles et matériels de recherche permettant notamment d'effectuer des prélèvements à plus de 3.000 mètres (carottes) dans le cadre de campagnes océanographiques, ainsi que d'une plate forme d'hélicoptère. Le navire fait en général six rotations par an dans la zone, et une ou deux liaisons avec Marseille (carénage, entretien et gros chargements d'hivernage).

REPARTITION DES ACTIVITES DU MARION DUFRESNE



Cette polyvalence, quasi unique dans la marine française, conduit le bateau à avoir une activité totalement hors norme, avec près de 300 jours de mer par an dont 60 % dans le mauvais temps (contre une activité moyenne de 100 jours par an pour le bâtiment de la marine nationale et 115 jours de mer pour les bateaux de l'IFREMER).

Le Marion Dufresne est doublé sur la zone d'un bâtiment de la marine nationale, l'Albatros, "patrouilleur de service public" affecté aux forces maritimes de l'océan indien qui assure d'une part la surveillance de la zone économique des différentes îles françaises de l'océan (présence, contrôle et poursuite éventuelle du "braconnage"), et d'autre part, les liens avec les bases. Les rotations des deux bateaux sont normalement alternées, mais force est de constater que les liens de l'Albatros avec les T.A.A.F. ne sont que relativement accessoires (deux passages par an environ), en raison des missions diverses de la marine nationale et de l'étendue de la zone couverte par le patrouilleur.

Un petit bâtiment océanographique, la Curieuse, se trouve également sur la zone de Kerguelen. Compte tenu de sa spécificité, il ne peut être considéré comme un bateau de desserte, mais peut néanmoins à titre exceptionnel assurer les liaisons entre les districts. Enfin, signalons pour être complet, les rotations effectuées par l'Astrolabe, navire polaire tout à fait particulier, proche du brise glace, qui assure la desserte du district antarctique, et l'Austral, chalutier d'un armateur de la Réunion, qui assure plusieurs campagnes annuelles de pêche sur la zone, à Amsterdam et aux Kerguelen.

Dans ces latitudes, au-delà des "40ème rugissants", la navigation peut s'avérer particulièrement difficile. Deux semaines seulement après la mission effectuée par votre rapporteur, l'Astrolabe a essuyé une violente tempête à l'origine d'avaries sérieuses : par suite du mauvais temps rencontré au cours de la traversée Terre Adélie - Hobart, il y a même eu "entrée d'eau par les dégagements d'air", ce qui signifie que la mer "coiffait le bateau", et s'engouffrait dans les machines par les cheminées. L'année d'avant, le Marion Dufresne avait également connu quelques difficultés.

HISTOIRE D'UNE TEMPÊTE

entre la Terre Adélie et Hobart
extraits du rapport de mer du Commandant Yves Guedez
commandant l'Astrolabe - 10 février 1993

Le mercredi 3 février 1993 le vent vient au secteur ouest et monte force 11 à 12, la houle d'ouest forme des creux de 8 à 10 mètres. A 11 h 00 le vent atteint par rafales 80 noeuds, je prends la barre en manuel et gouverne au 280 à 10 degrés du lit du vent et de la houle. A 12 h 00 le vent souffle en constante à 52 noeuds avec des rafales à 90 noeuds, les creux vont de 10 à 15 mètres, le navire épouse bien la houle et n'embarque pratiquement pas. A 13 h 15, par 55°48' sud et 143°50' est, à une distance d'environ 50 mètres sur l'avant du navire une vague déferlante se combine avec la houle existante et le tout forme un creux que j'estime être d'une hauteur supérieure à 20 mètres.

Je maintiens le cap au 280 et conserve le même régime moteur. L'avant du navire est coiffé par la masse d'eau. L'impact sur le fronton provoque l'éclatement du sabord avant hubord de la passerelle, ainsi que du hublot de la cabine de l'officier pont, le contre hublot s'est ouvert sous le choc. A la passerelle, le pupitre de télécommande ainsi que tous les appareils de radio et de navigation sont recouverts d'eau de mer, le plancher intérieur passerelle est noyé sous 50 centimètres d'eau. La coursive intérieure babord, pont officier ainsi que la coursive intérieure, pont principal, sont sous 20 centimètres d'eau. Je passe la commande du pas d'hélice du moteur babord sur emergency sans résultat. Le bateau est stoppé et tombe en travers de la houle. Malgré un roulis prononcé, il conserve une stabilité satisfaisante. Les émetteurs radio ainsi que la station immarsat sont hors d'usage, les communications internes du navire ne fonctionnent plus. (...) De nombreux incendies d'origine électrique se déclarent, ils sont aussitôt combattus et maîtrisés.

Devant l'impossibilité de communications externes, la balise de détresse et de localisation située à l'intérieur de la passerelle est activée. Je fais mettre aussitôt en avant toute. Dès que le navire a repris de la vitesse, 6 noeuds, j'amorce une giration par la gauche et mets le navire en fuite. A 14 h 00 nous sommes en fuite. Malgré les difficultés de gouverne dues au fonctionnement d'une seule hélice, je réussis à maintenir le navire en route de sécurité.

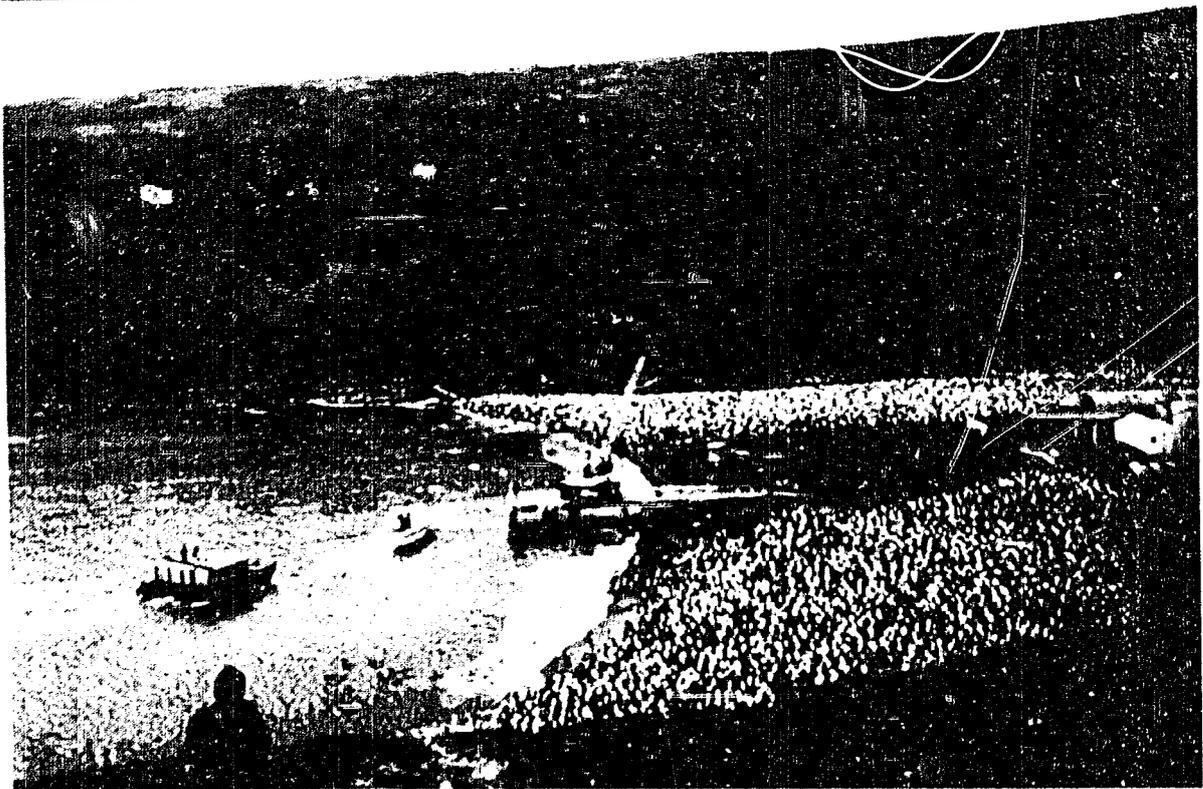
Les rotations, c'est à dire le circuit Réunion-Crozet-Kerguelen- Amsterdam- Réunion (plus rarement dans l'autre sens en raison des courants), durent au minimum trois semaines, et souvent deux mois ; le déplacement dans la zone est en effet souvent mis à profit pour effectuer des campagnes océanographiques. La rotation dans les trois districts n'est pas toujours complète et il arrive que seules deux des trois bases soient desservies au cours d'une même tournée. Ainsi, pour la campagne 1991-1992, les districts de Kerguelen, Crozet, et Amsterdam ont été desservis respectivement six, cinq, et quatre fois par le "Marion".

Les rares passages du bateau rythment la vie des districts et sont un moment fort dans la vie des bases. Il apporte tout avec lui, notamment le courrier. Outre la relève des hommes (environ 250 passagers par an en comprenant les courtes missions d'été), l'approvisionnement des districts en vivres et matériaux représente un tonnage de l'ordre de 3.000 tonnes.

2. Les opérations de débarquement

Le bateau n'est que la première étape de desserte des districts. Faute de port ou d'abri suffisant, les navires au mouillage restent en veille permanente, et les opérations de déchargement de matériel sur les bases (plus connues dans les T.A.A.F. sous le nom d' "OP") ont lieu soit, comme c'est le cas à Kerguelen, par l'intermédiaire des chalands de débarquement (1), soit dans les autres districts, en utilisant un système sommaire formé par des radeaux de débarquement appelés "portières". Le débarquement des hommes a lieu, selon les cas par l'intermédiaire des vedettes du bord ou de l'hélicoptère. Les portières sont des radeaux de débarquement, système utilisé par les U.S.A. pendant la guerre, sortes de plates formes de bois arrimées sur d'énormes boudins gonflables et remorquées par une des vedettes du Marion. Les caisses et conteneurs à bord du bateau sont chargés sur ces portières, tirées jusqu'à ce qui fait office de quai de débarquement, puis hissées à terre par les grues et autres engins de levage présents sur les bases dont les performances sont désuètes.

1. Il y a trois chalands à Kerguelen dont deux ont plus de 30 ans de service. Le troisième, l'Aventure a été mis en service en 1990.



Le débarquement des hommes et le déchargement de matériels sont particulièrement "pittoresques" à Crozet, puisqu'ils ont lieu sur une plage où règnent les manchots qui y vivent par dizaines de milliers. Ces déchargements perturbent la colonie, ce qui est regrettable.

Ces opérations, menées par des personnels malgaches, sont toujours délicates et souvent dangereuses. Il arrive que du matériel tombe en mer au moment du débarquement. Ce phénomène, dont on peut imaginer l'importance pour les intéressés, n'est pas rare à Amsterdam, en raison de la présence quasi permanente d'une forte houle et d'un accès peu propice aux manoeuvres. Ainsi, l'ensemble d'une portière a été perdue lors d'un débarquement fin 1991, et la manoeuvre à laquelle votre rapporteur assistait a dû être interrompue en raison de la rupture d'un point d'amarrage, lié à une tension des haussières excessive. Une semaine avant le passage de la mission, un navigateur solitaire, avait tenté, sans succès, de délivrer une lettre à la base, mais avait dû y renoncer après plusieurs tentatives. Ainsi, des hivernants, isolés pour un an sur une île, dont on dit qu'elle est l'île qui est au monde la plus éloignée de tout continent, et un navigateur solitaire "égaré" dans cette zone, se faisaient face, à quelques mètres les uns des autres, sans pouvoir communiquer ni même se transmettre une lettre... En dehors de cette histoire étonnante au XXème siècle, il faut surtout rappeler que l'île

est desservie par un bateau qui ne passe que quatre fois par an, mais qui se trouve, une fois sur quatre, pratiquement inaccessible...

Certes, il arrive toujours un moment d'accalmie, plus propice aux opérations de débarquement, mais le risque demeure. Cette situation est inacceptable. En dépit du coût élevé de l'opération, l'aménagement d'un autre point de débarquement, plus protégé et moins dangereux, est indispensable pour les hommes et les marchandises. Un quai muni d'un plan incliné paraît la meilleure solution sur le point choisi.

Cette proposition est la première et la plus prioritaire de ce rapport car la situation présente est indéfendable. Dès lors que la France a choisi d'envoyer des hommes dans ces terres du bout du monde, lesquels ont accepté une vie dure et un isolement presque total pendant une année, elle leur doit un minimum de sécurité. C'est une question de dignité.

La situation du débarquement à Crozet, sans atteindre le degré de gravité d'Amsterdam, devrait également être amélioré par la création d'un véritable quai de débarquement en dehors de la manchotière. Ce serait une prise en compte d'une nécessité écologique de respect pour une zone de reproduction d'environ 50.000 couples qui y nidifient. Le projet existe.

C. PERSPECTIVES : LE RENOUVELLEMENT DU MARION DUFRESNE

L'actuel Marion Dufresne sera bientôt remplacé par un autre bateau inspiré du Marion Dufresne (dit "MD II"). La commande annoncée dès janvier 1992 a été officialisée en janvier 1993. La livraison est prévue pour le printemps 1995.

**COMMANDE D'UN NAVIRE DE RECHERCHE ET DE RAVITAILLEMENT
DES TERRES AUSTRALES AUX ATELIERS ET CHANTIERS DU HAVRE**

Communiqué de presse des ateliers et chantiers du havre

13 janvier 1993

Les Ateliers et Chantiers du Havre annoncent la commande d'un navire de recherche et de ravitaillement des terres australes destiné à remplacer le Marion Dufresne, livré par le même chantier aux Messageries Maritimes en 1974.

Le nouveau navire, de 120 mètres de longueur, sera livré début 1995 à son Armateur, le GIE formé par la Compagnie Générale Maritime et l'Administration des Terres australes et antarctiques françaises.

Il est destiné à accomplir les missions suivantes :

- Recherche (bathymétrie : Hydrographie, géologie, géophysique, physique, chimie, biologie, écologie). Il aura à ce titre une propulsion de type Diesel-électrique, à faible niveau de bruits et vibrations.

- Ravitaillement. Il pourra en particulier transporter 109 conteneurs TEU et 1000 m3 environ de carburant "fret" destiné à l'approvisionnement des Terres Australes.

- Transport de personnels, scientifiques et personnels de mission (Effectif total embarqué : 160 personnes).

- Soutien logistique et porte-hélicoptère. Il est prévu une plateforme hélicoptère et un hangar pour 2 hélicoptères.

Cette commande appelle quelques observations, tant sur la procédure suivie, que sur le fond.

1. Observations de procédure

En premier lieu, la procédure suivie fait apparaître quelques zones d'ombre.

• En effet, cette commande passée directement aux chantiers du Havre ne semble pas avoir respecté la procédure habituelle des marchés publics et certains pourraient y voir une illustration du "fait du prince". La situation du chantier naval (110 millions et 260 millions de perte en 1990 et 1991), et notamment le souci de préserver ses 1.100 emplois, ainsi que différents éléments non techniques propres au département de Seine-Maritime et à quelques uns de ses élus connus, pourraient l'expliquer.

Une intention de commande a en effet été annoncée dès janvier 1992 par un communiqué du ministère de l'industrie et du commerce extérieur :

«Les négociations qui viennent d'être menées entre le Gouvernement et les Ateliers et Chantiers du Havre permettent d'assurer dès maintenant le plan de charge du chantier jusqu'en 1994 au moins. Outre un cargo roulier, le chantier recevra prochainement la commande d'un navire océanographique pour la desserte des Terres Australes et Antarctiques Françaises (les T.A.A.F.). Ce navire est destiné à remplacer dès 1995 le navire actuel (le Marion Dufresne) en service depuis près de 20 ans».

Pour les commentateurs *"le fait que le ministère ait sorti, comme par magie, un navire océanographique que l'on n'attendait guère"* (le Figaro du 29 janvier 1992), permettait d'éviter d'accorder le bénéfice des dispositions -contestées- sur la défiscalisation des investissements outre-mer à un nouveau bateau du Club Méditerranée, mais confirmait clairement la décision des pouvoirs publics de sauver le chantier.

Le montage juridique semble avoir permis d'éviter la procédure de l'appel d'offres ⁽¹⁾ dans la mesure où la commande n'a pas été passée par l'Etat mais par un groupement d'intérêt économique de droit privé, constitué d'une part de l'administration des T.A.A.F. et d'autre part de la Compagnie générale maritime. Les règles communautaires ont-elles été respectées ? La commande a-t-elle été notifiée aux autorités mais ne fait pas apparaître d'aide directe à la construction navale. Il faut également observer que dans la quasi totalité des cas, les armateurs des différents Etats de la Communauté commandent soit aux chantiers de leur propre pays, soit aux chantiers extra communautaires, mais pratiquement jamais dans un autre pays de la Communauté. Comme l'a indiqué l'un des interlocuteurs de votre rapporteur : *"dans ce domaine, la préférence nationale serait totalement et tacitement acceptée par tous"* (sic). Enfin, le chantier du Havre qui a déjà construit l'actuel Marion en 1973 est l'un des derniers chantiers navals français et paraît adapté par son savoir-faire à la construction de ce type de bateau complexe et polyvalent (fret, passagers, recherche) conçu pour des conditions de navigation particulièrement difficiles.

1. Contrairement à la précédente commande de navire passée par les T.A.A.F., en 1989. Ainsi, la construction d'un chaland de débarquement "l'Aventure", a été confiée après appel d'offres, à la "Chaudronnerie Industrielle de Bretagne", à Brest, la mise en chantier débutant en janvier 1990. Malheur à une collectivité locale qui userait de la même méthode, la chambre régionale des comptes lui tomberait dessus à bras raccourcis, mais il y a deux mille ans déjà les romains disaient quod licet Jovis non licet bovis (ce qui est permis à Jupiter, n'est pas permis aux autres).

- **Le coût** de ce bateau -556 millions de francs annoncés- qui a été négocié, au moins formellement, par la Compagnie Générale Maritime pourrait être expertisé avant d'avoir un jugement définitif sur cette procédure, ce qui ne rentre ni dans la mission ni dans les possibilités techniques de votre rapporteur.

- **Le financement** de ce bateau pourrait pourtant susciter quelques interrogations. L'opération sera financée, d'une part par un apport en capital de l'Etat à hauteur de 340 millions de francs, d'autre part par un emprunt de 216 millions de francs contracté par la Compagnie Générale Maritime qui sera remboursé par le produit du contrat de location passé avec les T.A.A.F., lesquelles se trouvent ainsi à la fois propriétaire et locataire de ce bateau. L'ensemble, pour un coût très supérieur aux dépenses de l'affrètement de l'actuel Marion, ce qui handicape lourdement les budgets futurs du territoire, notamment en cas de dépassement de l'estimation initiale, ce qui ne peut être exclu. Une certaine "rentabilité" sera donc à rechercher.

Il convient également d'observer que l'apport en capital de l'Etat, soit 340 millions de francs a été ouvert par la loi de finances rectificative pour 1992, c'est à dire le collectif de fin d'année. Le projet de loi a été déposé le 20 novembre, et voté le 23 décembre 1992, soit avant même la prise de commande officielle qui n'a été annoncée par les chantiers navals que le 13 janvier 1993. Cette décision, qui revient à alourdir le déficit pour 1992, peut être saluée comme une opération vérité puisque - pour une fois - elle consiste à ne pas reporter la charge sur les budgets futurs, mais elle révèle également le souci d'accélérer, de "verrouiller" la décision, d'engager l'Etat de façon irrémédiable, comme si les ministres responsables n'avaient pas été totalement convaincus que leur choix soit totalement objectif mais découle de considérations externes, craignent qu'il puisse être remis en cause ultérieurement.

Enfin, on peut relever un détail, qui par la suite, pourrait s'avérer important puisque l'ouverture de crédit a porté sur un chapitre (68-05), affecté à la "recherche scientifique dans les T.A.A.F." Or, ce chapitre est intégralement reversé à l'Institut français pour la recherche et la technologie polaire -I.F.R.T.P.- dit "Institut polaire", et non au territoire lui-même, ce qui peut laisser supposer que les majorations de coût, comme, le cas échéant, les frais de fonctionnement devraient être supportés ultérieurement en majorité, voire intégralement, par ledit institut, et non par le territoire, comme c'est le cas aujourd'hui.

Ce financement pourrait faire naître des conflits de compétence, qui apparemment n'ont guère été perçus. Cette difficulté renvoie à l'articulation curieuse entre les deux institutions - Institut polaire et administration des T.A.A.F. qui sera examinée par la suite.

Indépendamment de ce point de détail, il est clair, désormais, que l'opération est engagée et qu'aucun gouvernement ne pourrait, s'il le souhaitait, aisément revenir sur cette décision.

Cette relative précipitation, qui confirme la trace d'une décision politique, ne constitue cependant pas un vice majeur.

2. Observations de fond

En second lieu le choix du MD II doit être discuté. Le MD II est-il le bon bateau pour les T.A.A.F. ?

Votre rapporteur ne dispose ni du temps, ni des moyens, ni de la compétence pour dresser une expertise technique de ce navire, ce n'est d'ailleurs là encore ni son rôle ni sa mission, mais l'expérience d'un déplacement sur place lui semble autoriser quelques observations. Pour être clair, l'opportunité d'un tel bateau n'apparaît pas de façon manifeste. Deux idées peuvent être avancées pour justifier une telle réserve.

Le MD II paraît pêcher à la fois par trop d'ambition et ... pas assez de potentiel.

Le MD II reproduit en quelque sorte l'actuel Marion mais avec les technologies modernes et en accentuant ses possibilités scientifiques, c'est-à-dire en plus cher, ce qui, on l'a vu, risque d'amputer le budget des T.A.A.F., dans un contexte financier particulièrement difficile. Les caractéristiques techniques choisies pour ce bateau risquent de le conduire à faire davantage de campagnes de recherche et moins de dessertes, à être d'avantage sur les deux océans, indien et antarctique, et moins sur les bases. En outre, sous prétexte d'économies, l'aménagement intérieur du bateau ne paraît peut-être pas suffisamment prendre en compte les impératifs de la vie à bord (absence de carré), ni offrir suffisamment de souplesse à une exploitation modernisée du bâtiment (salle de montage de films vidéo, ou de projection, cabines individuelles...). Il conviendrait de solliciter à nouveau l'avis de ceux qui ont l'expérience de ces dessertes.

En outre, le nouveau MD II n'apportera aucune solution aux problèmes liés au déchargement des matériels à Amsterdam, déjà évoqué (pour résoudre le problème spécifique d'Amsterdam, il aurait été concevable d'étudier le déchargement par hélicoptères. Cette solution, certes coûteuse à chaque opération, qui impose en outre un conditionnement spécifique, aurait cependant permis d'éviter la construction d'un nouveau quai de débarquement. Encore fallait-il prévoir une plate-forme et un emplacement suffisants pour accueillir à bord ce type d'hélicoptères).

Mais le plus grave paraît être dans l'absence de réflexion véritable sur l'avenir des T.A.A.F. La construction d'un autre navire constituait une opportunité qui, visiblement, n'a pas été saisie. Un nouveau bateau aurait pu être mis à profit pour remédier aux difficultés et aux imperfections constatées. Ainsi, le nouveau MD II n'entraînera aucune amélioration de la desserte interdistricts. Ce volet ne paraît pas avoir été envisagé par le passé mais constitue pourtant une orientation que votre rapporteur estime utile et même nécessaire.

Un bâtiment, plus petit et plus vélocé sur la zone, qui effectuerait des rotations rapides et fréquentes, d'une part entre les districts et l'île de la Réunion, d'autre part entre les trois districts eux-mêmes, paraît plus adapté qu'un navire à vocation scientifique marquée, mais qui finalement risque fort d'être trop sollicité par l'I.F.R.T.P. pour servir aux T.A.A.F.

C'est le débat entre la spécialisation et la polyvalence. L'avenir le dira. 1995-2015, telle est la vie programmée du MD II, il y a donc à prévoir l'avenir et savoir intégrer le futur dans les décisions du présent.

Certains dispositifs sont à perfectionner pour mieux répondre aux besoins du prochain siècle. Le tourisme de qualité exige des cabines individuelles ou pour couples. De même il doit être tenu compte de l'aisance passagers et équipage y compris les Malgaches, éléments précieux de la bonne marche à bord. Cela paraît d'autant plus simple que le bateau n'est pratiquement jamais à pleine charge.

Le tout électrique a ses avantages mais un incendie sur les circuits électriques du Marion actuel a montré qu'il faut prévoir des possibilités de manoeuvres mécaniques ou manuelles pour mettre les vedettes, voire les chaloupes à l'eau.

Les avatars récents de l'Astrolabe démontrent que dans cet océan, rugissant, hurlant et sifflant, il faut avoir des réserves de sécurité.

Toutefois, on peut un peu regretter ce choix car il retarde la voie aérienne, même si on peut comprendre le souci de faire travailler un chantier naval. N'eut-il pas fallu prévoir un bateau ravitailleur rapide, qui aurait en même temps pu doubler la surveillance que fait l'Albatros, et la mise en place d'une piste d'atterrissage à Kerguelen, et cela d'autant qu'elle aurait pu être réalisée aisément sans difficulté. Il faudra probablement que le C.N.E.S. demande bientôt que cette piste soit réalisée. Sans doute faudra-t-il entamer une nouvelle réflexion dès le début de l'an 2000, l'océanographie prendra certainement un grand développement et les recherches d'intérêt mondial seront intensifiées alors peut être la spécialisation s'imposera-t-elle d'elle-même.

II - ORGANISATION ET STATUT

Les terres australes et antarctiques françaises, autrefois rattachées à Madagascar, constituent un territoire d'outre-mer depuis 1955. Le régime des territoires d'outre-mer, aujourd'hui fixé par l'article 74 de la Constitution, se caractérise par une certaine autonomie, laissée aux assemblées territoriales intéressées, notamment dans le domaine fiscal. Le statut général des territoires d'outre-mer est rappelé ci-après.

Le régime des Territoires d'Outre-Mer

Article 74 de la Constitution

«Les territoires d'Outre-Mer de la République ont une organisation particulière tenant compte de leurs intérêts propres dans l'ensemble des intérêts de la République.»

Les statuts des territoires d'Outre-Mer sont fixés par des lois organiques qui définissent, notamment, les compétences de leurs institutions propres, et modifiés, dans la même forme, après consultation de l'assemblée territoriale intéressée.

Les autres modalités de leur organisation particulière sont définies et modifiées par la loi après consultation de l'assemblée territoriale intéressée.

La France est une République indivisible (art. 2 de la Constitution) ; toutefois, ce principe d'unité ne s'oppose pas à la coexistence de plusieurs droits d'application territoriale.»

Les territoires d'outre-mer constituent des collectivités territoriales dont «l'organisation particulière tient compte de leurs intérêts propres dans l'ensemble des intérêts de la République» (art. 74). Ils disposent donc de la plus large autonomie possible au sein de la République. Mais à la différence de l'Etat fédéral, où la séparation des compétences entre Etat fédéral et Etats fédérés est opérée par la Constitution, la répartition des compétences entre les territoires et l'Etat central s'inscrit dans la loi.

C'est dans le domaine financier et fiscal que le principe d'autonomie est le plus accentué : en effet, l'Assemblée territoriale vote le budget, les impôts et gère les finances du territoire. Ainsi, tous les impôts, droits et taxes à percevoir par le territoire sont établis par ladite Assemblée.

Par ailleurs, toute loi ordinaire ne peut être appliquée aux T.O.M. que si elle les vise expressément, et après consultation des assemblées territoriales.

Au regard de cette définition générale, les T.A.A.F. présentent des singularités majeures : les T.A.A.F. sont un territoire d'outre-mer sans population permanente ni assemblée territoriale, dont l'autonomie formelle est très largement encadrée par l'Administration centrale. Les T.A.A.F. ont également deux spécificités fortes : une structure bicéphale, l'absence de véritable relais de représentation. Cette tutelle est parfaitement normale, mais l'organisation institutionnelle gagnerait pourtant à être modifiée afin d'éviter un fonctionnement en vase clos, préjudiciable aux T.A.A.F. elles-mêmes.

A. UNE AUTONOMIE FORMELLE ÉTROITEMENT ENCADRÉE

1. Principe d'autonomie

Formellement, le territoire des T.A.A.F. dispose d'une large autonomie, inscrite et garantie dans les textes :

- la loi n° 55-1052 du 6 août 1955 "conferant l'autonomie administrative et financière aux terres australes et antarctiques françaises";

- les décrets n° 56-32 du 13 janvier 1956 et n° 56-935 du 18 septembre 1956, fixant le régime financier et l'organisation administrative des T.A.A.F.

Le territoire est placé sous l'autorité d'un administrateur supérieur (article 2 de la loi précitée) nommé par décret en conseil des ministres. L'administrateur supérieur est "dépositaire des pouvoirs de la République". Chacun des textes rappelle son importance et son rôle majeur dans l'organisation des T.A.A.F. A l'instar d'un préfet d'un département de métropole ou d'outre-mer, il dirige l'action des services de l'Etat dans le territoire, dispose de pouvoirs étendus et d'un large champ de compétences. Outre ses missions tendant à organiser et assurer le développement des districts -y compris et surtout en matière financière- il a également des compétences dans les domaines de la sécurité, l'ordre public, la justice, la défense, et même dans le domaine international.

Comme pour les autres territoires d'outre-mer, c'est dans le domaine financier que l'autonomie des T.A.A.F. est la plus significative dans la mesure où le territoire a réussi à développer de façon significative ses ressources propres (voir ci-après) y compris des ressources fiscales. L'administrateur supérieur fixe par arrêté les impôts et contributions de toute nature, ainsi que la tarification douanière. Cette compétence s'exerce formellement par l'adoption d'arrêtés publiés au bulletin officiel du ministère des D.O.M.-T.O.M.

L'administrateur supérieur a sous sa responsabilité différents services qui se composent d'une administration centrale, et en quelque sorte, de services territoriaux dans les différentes circonscriptions administratives du territoire. L'administration centrale se trouve en métropole avec des services administratifs à Paris, ainsi qu'une délégation à Marseille ⁽¹⁾, chargée d'assurer la logistique des districts, et une antenne médicale installée à Boulogne-Billancourt.

Le territoire des T.A.A.F. est divisé en quatre districts administratifs qui sont les trois districts austraux qui font l'objet du présent rapport, Crozet, Kerguelen, Saint Paul et Amsterdam, et le district antarctique, la Terre Adélie.

Votre rapporteur observe qu'il s'était installé une contestable habitude de nommer un Administrateur supérieur parmi les hauts fonctionnaires en retraite. Il était souhaitable que cette tradition soit brisée car c'est un poste qui réclame en plus d'une motivation enthousiaste, le dynamisme d'une personne dont la compétence et l'autorité doit être servie par le sens des relations humaines et un tact diplomatique, les relations interpersonnelles sur les districts étant très particulières. C'est aujourd'hui chose faite, l'actuel Administrateur supérieur, M. Christian Dors, présente toutes ces qualités.

1. Cette délégation a été fermée le 1er décembre 1992 et affectée depuis aux polices urbaines des Bouches-du-Rhône.

2. La tutelle

Cette autonomie est largement encadrée par une tutelle hiérarchique permanente. L'administrateur supérieur n'exerce ses compétences que dans le cadre précis des instructions du gouvernement. Le décret n° 56-935 du 18 septembre 1956 en définit le contenu :

«L'administrateur supérieur représente seul le gouvernement dont il reçoit les instructions par l'intermédiaire du ministre des D.O.M.-T.O.M. (article 1er).

Il négocie des conventions avec les autorités des pays étrangers, dans la limite des instructions gouvernementales et les conclut sous réserve de l'approbation par le gouvernement (article 3).

Les arrêtés fixant l'assiette et les modes de perception des droits, taxes et contributions de toute nature sont approuvés par le ministre des D.O.M.-T.O.M. (article 9).

Au-delà de ce texte, les T.A.A.F. dépendent financièrement très largement du ministère des D.O.M.-T.O.M. (sous réserve d'un volant significatif de ressources propres) et les relations avec le ministère sont de toute évidence permanentes. Les T.A.A.F. ne sont guère autre chose qu'un service du ministère, qui bénéficierait d'un statut privilégié...

Le siège administratif des T.A.A.F. est le signe symbolique de cette tutelle étroite : les T.A.A.F. dont l'un des districts constitue la possession française la plus éloignée de la métropole (16.000 km la séparent de la Terre Adélie) a son siège - "provisoirement" (mais depuis 1955)... à Paris. Les T.A.A.F. dépendent en vérité presque totalement du ministère des D.O.M.-T.O.M., mais en sont matériellement ou symboliquement détachés puisque le siège administratif ne se trouve pas au ministère, rue Oudinot, mais dans un immeuble indépendant, rue des Renaudes.

Si cette tutelle étroite ne paraît pas anormale -et n'est d'ailleurs contestée par personne-, en revanche, certaines autres spécificités semblent plus curieuses.

B. UNE STRUCTURE BICEPHALE

1. Organisation : les T.A.A.F. et l'I.F.R.T.P.

Les T.A.A.F. ont toujours été présentées comme une terre de sciences. L'activité scientifique y est en effet intense (voir ci-après, dernière partie du rapport). Cette vocation a été affirmée dès l'origine en 1955. Les scientifiques sont d'ailleurs majoritaires au sein du conseil consultatif chargé d'assister l'administrateur supérieur (voir ci-après).

L'activité scientifique dans les terres australes fut longtemps sous la responsabilité d'une "mission de recherche" créée au sein des T.A.A.F. (à l'exception des expéditions en Terre Adélie, qui sont directement organisées depuis 1959 par les expéditions polaires françaises, dans le cadre d'une convention passée avec les T.A.A.F.).

Cette organisation hiérarchique a été bouleversée par la création en 1992, de l'Institut français pour la recherche et la technologie polaires (I.F.R.T.P.).

L'I.F.R.T.P. est un groupement d'intérêt public constitué entre l'Etat et différents organismes publics impliqués dans la recherche polaire, selon la répartition suivante :

Répartition des voix au sein de l'Institut français pour la recherche et le technologie polaire

- L'Etat	121 voix
dont : . Ministère chargé des territoires d'outre-mer	(31 voix)
. Ministère chargé de la recherche	(89 voix)
. Ministère chargé des transports (Météorologie nationale)	(1 voix)
- T.A.A.F.	31 voix
- C.N.R.S.	45 voix
- C.N.E.S.	1 voix
- IFREMER	1 voix
- E.P.F.	1 voix
Total	200 voix

Si tout est bien prévu sur le papier, l'exercice -quotidien et pendant un an- risque d'être périlleux. Ce partage va d'ailleurs à l'encontre de la polyvalence souhaitable de l'entraide indispensable entre les deux entités. Quel peut être le partage du coût de l'entretien d'un véhicule qui serait utilisé par deux personnes d'un service différent ? Quel peut être le partage du financement d'un vol d'hélicoptère, qui prendrait deux personnes à son bord, l'une relevant de l'I.F.R.T.P., l'autre des T.A.A.F., qui déposerait la première dans un lieu pour y effectuer "une manipulation", garderait la seconde pour une mission de contrôle dans les différents postes, reviendrait, plus tard avec une troisième personne, qui relèverait de l'I.F.R.T.P. ...

Certes, la clef du succès est, comme toujours, dans le comportement des hommes et dans leurs qualités personnelles, mais qui peut affirmer qu'une cohabitation du type de celle des terres australes ne peut entraîner des dérives de comportements, qui prendraient en l'espèce, la forme de calculs sordides et dérisoires...

Impossible ? Pas si sûr. Dans un couple, -dans celui-là comme dans d'autres-, les questions financières sont toujours délicates. Le système actuel offre sur ce plan, de nombreuses occasions de conflit. La présentation des comptes et les relations financières croisées entre les deux organismes sont particulièrement complexes (voir ci-après). De surcroît, ce partage fait craindre des tensions qui rappelleraient celles constatées en 1990 dans une précédente mission de contrôle de M. Yves Guéna, alors rapporteur spécial du budget des affaires étrangères. Ce dernier effectuait alors, une mission d'évaluation des regroupements des postes consulaires - qui dépendent budgétairement du ministère des affaires étrangères- et des postes d'expansion économique de la direction des relations économiques extérieures -la D.R.E.E.- qui dépendent du ministère de l'économie et des finances. Cette expérience avait été tentée aux Etats-Unis.

-La cohabitation de personnels de différents services, loin d'être "source de motivation", a été extrêmement délicate. Le regroupement des équipes n'atténue en rien l'antagonisme des services, qui se surveillent, s'épient, comptent les hommes, les fenêtres de bureaux et mesurent les surfaces attribuées à chacun, verrouillent leur bureau pour éviter que "l'autre" ne téléphone sur ses crédits. Situation courtelinesque au quotidien. Il faut des personnels de toute première qualité pour gérer ces situations (...).

Il ne peut d'ailleurs y avoir de véritable synergie financière des lors que les budgets restent autonomes (un budget D.R.E.E. et un budget affaires étrangères).

Fort heureusement, ce partage strict entre les T.A.A.F. et l'I.F.R.T.P. n'a pas encore eu ce type de conséquence. Il est vrai que la réforme n'est en place que depuis un an à peine. Les risques existent néanmoins.

Il faut des hommes de toute première qualité pour les éviter.

Le rôle de l'Administrateur supérieur est primordial, c'est sans doute à sa responsabilité que l'on doit que cette mise en place se soit bien passée. Un homme de savoir-faire alliant l'autorité à la diplomatie tel l'Administrateur supérieur actuel, reste précieux pour la bonne marche future.

C. LES STRUCTURES DE REPRÉSENTATION

1. Un territoire sans véritable structure de représentation

L'affirmation du rôle de l'assemblée territoriale est la caractéristique majeure du régime des territoires d'outre-mer. La consultation des différentes assemblées territoriales, préalable à toute modification de la législation qui serait applicable aux territoires d'outre mer est imposée par les textes, la jurisprudence du Conseil d'Etat, et même la Constitution.

Or, le régime juridique des T.A.A.F. prévoit bien la consultation de différents organismes mais pas d'une véritable assemblée territoriale.

Ce paradoxe s'explique par le fait qu'il n'y a pas de population permanente, mais seulement des "hivernants", présents dans les districts, le temps d'une mission annuelle (voir ci-après), et par conséquent, il n'y a ni élu, ni assemblée territoriale, ni d'ailleurs permanence suffisante d'hommes.

L'administrateur supérieur est toutefois assisté de plusieurs organes consultatifs : le conseil consultatif du territoire, le comité scientifique du territoire, et le comité de l'environnement. La composition et le rôle de ces différents organismes sont rappelés ci-après :

Le conseil consultatif du territoire est chargé d'émettre un avis sur le projet de budget du territoire et est informé des projets de missions scientifiques. Il est composé de sept membres désignés pour cinq ans. La majorité de ces membres ont une compétence scientifique.

Les membres de l'actuel conseil ont été nommés par l'arrêté du 20 janvier 1993.

Le comité scientifique assiste celui qui était autrefois, le chef de la mission de recherche. Il est composé de douze membres nommés pour deux ans.

Ce comité est aujourd'hui constitué auprès de l'I.F.R.T.P.

A l'heure où les T.A.A.F. sont à un tournant de leur histoire, ces situations n'apparaissent pas totalement saines.

Le comité de l'environnement est consulté pour les questions relatives à la protection de la nature. Il est composé de 15 membres.

Ce comité a cédé la place au "comité de l'environnement polaire" dont la création était prévue dans le cadre des mesures de protection de l'antarctique. Ce dernier comité a été constitué par le décret n° 23-740 du 29 mars 1973.

2. Les modifications souhaitables

• La première concerne la composition du conseil consultatif, aujourd'hui dominé par les scientifiques, alors qu'il existe un comité spécialisé à cet effet, et surtout une structure voisine puissante, l'I.F.R.T.P.

Sur les sept membres qui constituent ce conseil, quatre sont choisis parmi des organismes ou pour des motifs scientifiques, trois sont désignés par les ministères techniques, qui participent au fonctionnement des T.A.A.F. (défense, mer, aviation civile).

Il conviendrait de revoir cette composition en associant :

- une personnalité ayant assuré des fonctions de responsabilité dans les T.A.A.F. (ancien chef de district ?...) et à plusieurs reprises et dans des districts différents ;

- en supprimant des représentations désuètes ou qui n'ont plus lieu d'être (ainsi les textes prévoient un représentant de l'O.R.S.T.O.M. qui n'a plus de compétence sur l'antarctique...);

- en désignant des représentants du Parlement. L'adjonction d'un ou de deux représentants de chaque chambre de la nation (parmi les rapporteurs ou qu'ils soient de la Réunion, sorte de "base arrière des T.A.A.F." aurait pour effet d'asseoir davantage les T.A.A.F. dans les institutions de la République.

A titre d'exemple, une modification pourrait revêtir la forme suivante :

Ancien conseil	Proposition
(article 3 de la loi n° 55-1052 du 6 août 1955)	
1° un membre désigné par le ministre de la défense nationale ;	1° deux membres désignés par le ministre des D.O.M. T.O.M. ayant séjourné dans les districts, ou ayant participé à des missions scientifiques dans les terres australes ;
2° un membre désigné par le ministre de la France d'outre-mer parmi les membres de l'office de la recherche scientifique ;	2° un membre désigné par le ministre chargé de la recherche parmi les membres du centre national de la recherche scientifique ;
3° un membre désigné par le ministre de l'éducation nationale parmi les membres du centre national de la recherche scientifique ;	3° un membre désigné par le ministre de la défense nationale ;
4° un membre désigné par le ministre chargé de l'aéronautique marchande ;	4° un membre désigné par le ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie ;
5° un membre désigné par le ministre de la marine marchande ;	5° un membre désigné par le ministre chargé de la mer ;
6° deux membres désignés par le ministre de la France d'outre-mer parmi les personnalités ayant participé à des missions scientifiques dans les îles australes et antariques.	6° deux membres désignés par le président de l'Assemblée nationale ;
	7° deux membres désignés par le président du Sénat.

• Un toilettage des textes en vigueur paraît aussi nécessaire.

Ainsi, le conseil consultatif devrait pouvoir se réunir à l'initiative de son président, et pas seulement à l'initiative de l'administrateur supérieur, comme c'est le cas aujourd'hui (article 6 du décret n° 56-935 du 18 septembre 1956).

Ainsi, le choix des chefs de district doit être beaucoup plus libre que le texte ne le prévoit en réservant cette nomination aux seuls fonctionnaires de l'Etat mis à la disposition du territoire (article 7 du décret susvisé). Cette règle ne correspond d'ailleurs plus à la réalité. Des personnes venant du secteur privé réussissent également fort bien à assurer les lourdes tâches de chef de district. Il convient d'adapter les règles de droit aux pratiques réelles.

D'autres dispositions pourraient être touchées par ce nécessaire toilettage de textes, adoptés pour la plupart en 1955.

III - LES FINANCES DES T.A.A.F.

Sur le plan financier, les T.A.A.F. présentent un système complexe à trois étages :

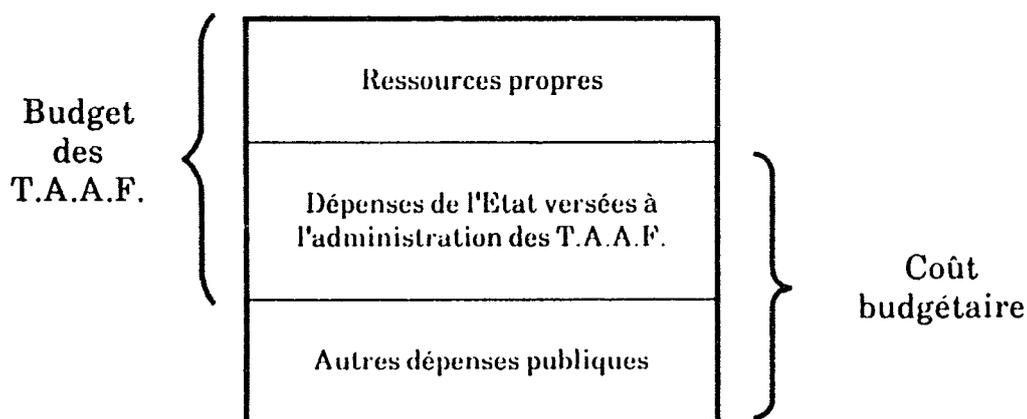
- Les subsides de l'Etat accordées à l'administration des T.A.A.F. ;

- Les ressources propres du territoire ;

- Les dépenses publiques, versées par d'autres administrations, et non prises en compte dans le budget des T.A.A.F. (dépenses militaires, recherche, météo...).

• **Subventions et ressources propres forment le budget des T.A.A.F.**

• **Subventions et autres dépenses publiques forment le coût budgétaire que représente les T.A.A.F.**



Il convient de bien distinguer les deux : le **budget des T.A.A.F.** incorpore des ressources propres qui proviennent directement de l'exploitation des ressources ou de la mise en valeur du potentiel qu'offrent les territoires, et qui ne doivent rien au budget de l'Etat ; à l'inverse, le **coût budgétaire** des territoires est très supérieur aux seules subventions versées à l'administration des T.A.A.F., qui n'est que l'un des services publics présents sur les territoires.

A. LE BUDGET DES T.A.A.F.

1. Présentation générale

a) *Observations de forme*

Le budget des T.A.A.F. se monte aujourd'hui (1992) à 147 millions de francs. Comme pour toute autre collectivité territoriale, ce budget se présente formellement sous la forme d'un budget ordinaire, correspondant aux recettes courantes et aux dépenses de fonctionnement, et d'un budget extraordinaire, correspondant aux dépenses d'investissement. Dans son examen du budget pour 1992, préparé en 1991, le contrôleur financier a estimé que « *la présentation du budget des T.A.A.F. sous une forme trop agrégée ne permet pas d'apprécier la sincérité d'un certain nombre de lignes de recettes et de dépenses* », le budget de l'exercice 1993 a été proposé par le nouvel Administrateur supérieur sous une forme plus développée.

Le budget des T.A.A.F. est financé pour l'essentiel par le budget de l'Etat. Dans le souci d'alléger cette charge publique, les autorités ont cherché à développer les ressources propres. Cette notion, apparemment précise l'est en réalité fort peu depuis la création de l'I.F.R.T.P. : jusqu'en 1991, le financement des dépenses de recherche était traité sous forme de "*fonds de concours du budget de l'Etat*". ; avec la réforme de l'I.F.R.T.P., ces mêmes dépenses sont d'abord versées du budget de l'Etat à l'I.F.R.T.P., puis reversées de l'I.F.R.T.P. au territoire. Ainsi, une même recette pour le territoire a changé de nature puisqu'elle passe d'une "*ressource budgétaire*" à une "*ressource propre*" tirée de l'activité du territoire, majorant artificiellement la part des ressources propres.

Ces différentes situations comptables se présentent de la façon suivante :

(milliers de francs)

	Présentation 1991	Présentation 1992
Recettes des services (ressources propres)		
- recherche scientifique		27.678
- remboursements divers (vivres, entretien) ...	2.050	1.336
Contributions et fonds de concours		
- dotation du budget de l'Etat hors recherche- .	82.964	74.894
- dotation du budget de l'Etat -recherche-	25.261	

Les relations financières entre les T.A.A.F. et l'I.F.R.T.P. sont d'une extrême complexité : d'un côté, les T.A.A.F. perçoivent une "*contribution de l'I.F.R.T.P.*", qui était inscrite jusqu'en 1991 sous forme de "*contribution de l'Etat*"; de l'autre, les recettes de l'I.F.R.T.P. incluent une "*contribution financière des T.A.A.F.*", ainsi que des "*prestations en nature*" (mise à disposition des navires...) de la part du territoire. Ainsi, chaque budget alimente l'autre dans une relation financière complexe et même quelque peu aberrante.

Il semble nécessaire de rechercher une présentation comptable, qui permette un examen des comptes dans des conditions satisfaisantes.

Votre rapporteur ne peut que confirmer les réserves exprimées sur ce point par le contrôleur financier.

Au total, les recettes des T.A.A.F. se présentent de la façon suivante :

Ressources propres	}	- Recettes fiscales - Revenus du domaine - Philatélie - Remboursement de prestations	Ressources collectées par le territoire
Dotations		- dotation du budget de l'Etat - Dotation du FIDES - Autres fonds de concours	Ressources d'origine publique

b) Observations de fonds

Le budget des T.A.A.F. est pour l'essentiel financé par le budget de l'Etat. Afin de limiter cette dépense publique, le développement de ressources propres a été encouragé. Cette tâche était presque un défi, pour ces bases sans véritable activité économique. Des esprits particulièrement inventifs ont néanmoins su créer des ressources inédites qui aujourd'hui financent une part non négligeable du budget du territoire.

Ainsi, l'évolution à long terme fait apparaître un développement significatif des ressources propres, qui représente aujourd'hui plus de 15 % du budget du territoire.

Evolution du budget des T.A.A.F.

(milliers de francs courants)

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1992 ⁽¹⁾
1. Budget	5,7	14,42	29,04	55,13	114,41	138,05	208	147
2. Ressources propres	0,2	0,42	0,64	3,0	8,2	18,55	20,39	23,43
Part des ressources propres (2/1) ...	3,5 %	2,9 %	2,2 %	5,4 %	7,1 %	13,4 %	11,1 %	15,9 %

⁽¹⁾ Budget hors activités de recherche.

Cette évolution n'a pas entraîné de véritable désengagement de l'Etat, mais plutôt une redistribution de ses crédits. Ainsi, en complément de cette tendance de long terme, l'analyse des comptes des T.A.A.F. fait très nettement apparaître le lent déclin des subventions de fonctionnement au profit des T.A.A.F., (voir ci-après) mais aussi, une augmentation sensible des dépenses d'investissement, liées principalement à la réalisation de la piste aérienne en Terre Adélie.

Le budget des T.A.A.F. pour 1992 se présente schématiquement de la façon suivante :

**Budget des T.A.A.F. 1992
(Présentation simplifiée)**

Recettes	Millions de francs	%	Dépenses	Millions de francs	%
Recettes fiscales	3,8	2,6 %	Personnel	9,2	6,2 %
Revenus de la pêche	7,63	5,2 %	Matériel	14,90	10,1 %
Recettes des P.T.T.	12	8,2 %	Entretien	1,55	1 %
Recettes des autres services offerts	29,01	19,7 %	Affrètement des navires	65,2	44,4 %
Dotation de fonctionnement (budget des D.O.M.-T.O.M.) ..	74,10	50,3 %	Divers	10,56	7,2 %
			Contributions, fonds de concours	25,13	17,1 %
<i>Sous-total ressources ordinaires</i>	<i>(126,54)</i>	<i>(86 %)</i>	<i>Sous-total fonctionnement</i>	<i>(126,54)</i>	<i>(86 %)</i>
Contributions diverses pour investissement	20,54	14 %	Dépenses d'investissement ...	20,54	14 %
TOTAL	147,08	100 %	TOTAL	147,08	100 %

2. Les ressources

Les recettes du territoire sont constituées de deux types de ressources : une part minoritaire mais significative de ressources propres, dont certaines sont particulièrement imaginatives et imprévues, une part déterminante de dotation publique venant principalement de l'Etat.

a) Les ressources propres

Les ressources propres du territoire sont de quatre types.

• Les ressources fiscales

Les T.A.A.F. ont une fiscalité propre. Il s'agit, d'une part, de l'impôt sur le revenu. Comme pour tout autre territoire d'outre-mer, les résidents, dont la durée de séjour est supérieure à 183 jours (cette durée résulte de conventions fiscales internationales), sont imposés sur le territoire. Il va de soi que le régime d'imposition ne diffère pas des règles nationales (des avis d'imposition sont d'ailleurs

établis à Paris) sous réserve de certaines particularités : l'indemnité d'éloignement est exclue de l'assiette de l'impôt sur le revenu.

Il y a, d'autre part, les taxes pour services rendus qui correspondent en fait aux droits, liés aux immatriculations des navires, dits droits du "*pavillon Kerguelen*" qui autorise le recours majoritaire à des équipages étrangers (voir ci-après).

Les droits ont représenté 1,7 million de francs en 1992. La fourchette de ces droits s'établit entre 22.280 francs et 30.180 francs par immatriculation. Il existe un projet de création d'une catégorie supplémentaire de taxation, en raison de l'arrivée prochaine de pétroliers de plus fort tonnage. Cette taxe serait de 50.000 francs, soit moins de 1 % de l'économie attendue par les armateurs (en 1992, l'économie globale était estimée à 1 million de dollars par navire).

L'impact sur l'emploi national ne doit pas être oublié. Dans le prolongement des réflexions d'un groupe de travail de la Commission des Finances du Sénat sur l'impact des délocalisations industrielles, présidé par notre excellent collègue M. Jean Arthuis, Rapporteur Général, il ne paraît pas déraisonnable d'étudier un relèvement général de ces tarifs, non pour dissuader ce passage au pavillon Kerguelen, mais pour mieux associer les armateurs, ne fut-ce que symboliquement, aux conséquences sociales des mesures qu'ils envisagent de prendre. En l'espèce, ce coût devrait pouvoir être supporté par les compagnies pétrolières.

Le pavillon Kerguelen

L'immatriculation Kerguelen, ouverte aux navires de commerce depuis 1986, a pour effet d'établir des règles de composition d'équipage distinctes de celles prévues par le code du travail maritime national.

35 % des équipages (dont les officiers) doit être français contre 100 % dans le code du travail maritime. Les 65 % restant peuvent être étrangers, employés aux conditions internationales.

Le pavillon Kerguelen est un pavillon français. Les bateaux sont soumis aux mêmes règles de contrôle et de sécurité que les navires immatriculés en métropole. Les navires demeurent réquisitionnables. Les règles sociales courantes s'appliquent aux équipages nationaux. Les règles de l'organisation internationale du travail et de l'organisation maritime mondiale s'appliquent aux équipages étrangers.

Cette répartition permet une économie substantielle. L'avantage financier est double :

- direct, en raison du coût du travail d'équipages. En 1986, on estimait qu'un équipage de 24 hommes coûtait :

1.200 dollars/jour pour un navire immatriculé au Libéria,

2.100 dollars/jour pour un navire immatriculé à Kerguelen,

4.000 dollars/jour pour un navire immatriculé en métropole.

- indirect, car le taux de cotisations patronales à l'Établissement national des invalides de la marine est ramené de 35,6 % à 11,6 % pour les navigants, ce qui représente un allègement moyen de charge de 50.000 francs par navigant français employé sur ces navires. Les navigants étrangers sont exonérés des contributions nationales.

En 1992, les exonérations accordées ont représenté 22 millions de francs, soit l'équivalent de la cotisation de 545 emplois plein temps.

En 1992, l'économie globale annuelle est estimée à 1 million de dollars par navire.

Le régime a été institué en 1983. Il a été modifié à deux reprises. Une première fois, en 1987, en remontant la part des équipages français de 25 % à 35 %. Une deuxième fois, en 1992, en donnant cette possibilité d'immatriculation aux pétroliers.

Cette création est présentée comme une mesure de sauvegarde et d'adaptation d'une profession, autrefois surprotégée et menacée par la concurrence de pays à bas coût de main-d'oeuvre.

Comme toute mesure de ce type, l'immatriculation aux T.A.A.F. a des effets ambivalents, d'une part en permettant de maintenir un pavillon français, une flotte de vraquiers de moyen tonnage particulièrement exposée à la concurrence internationale (sur les 60 bateaux immatriculés, 8 étaient sous pavillon étranger -Djibouti- et ont rejoint le pavillon français). Le passage des règles traditionnelles aux règles du pavillon Kerguelen, accordé depuis novembre 1992 aux navires pétroliers, devrait condamner 400 des 1.400 marins français travaillant sur les navires des compagnies pétrolières. Les bateaux immatriculés sont soumis à "une taxe annuelle de gestion", comprise, selon le tonnage, entre 22.280 francs et 50.000 francs.

En 1992, 60 navires ont bénéficié du régime d'immatriculation dans les T.A.A.F. Le produit de la taxe a été de 1,7 million de francs.

• *Le revenu du domaine maritime*

Il s'agit des ressources tirées des droits de pêche. La zone économique couverte par les trois districts est immense, et par endroit, très poissonneuse. Les abords de Saint-Paul et d'Amsterdam sont surtout connus pour leur exceptionnelle richesse en langoustes. En 1928, au moment de la tentative d'exploitation de la "langouste française", cette société pêchait jusqu'à 25.000 langoustes par jour. Cette pêche est aujourd'hui contingentée à 390 tonnes. Elle donne lieu à une redevance de 6,50 f/kg. Les eaux à proximité de Kerguelen sont connues pour leurs ressources en légines, gunnari et "fausses morues", qui sont des poissons encore peu connus en France, mais qui devraient prochainement être exploités par des sociétés françaises (voir ci-après, dernière partie du rapport "Le retour de la pêche française à Kerguelen").

Cette pêche était jusque là assurée par des bateaux de pêche soviétiques, puis ukrainiens. Les droits de pêche représentaient au total en 1991, 5,1 millions de francs.

La conclusion d'un nouvel accord de pêche en novembre 1991, a augmenté cette ressource de façon significative. Elle devrait augmenter à nouveau dans les prochaines années, malgré le retour sur la zone des bateaux de pêche français qui sont exonérés de taxes mais dont la pêche s'impute sur le contingentement annuel. Les bateaux français, qui vont désormais rembourser le coût représenté par les contrôleurs des pêches, soit 150.000 F par marée, restent cependant soumis à une redevance de pêche destinée à financer le suivi scientifique des pêches autorisées, dont le montant est fixé forfaitairement à 150.000 F (un contrôleur des pêches accompagne chaque bateau).

Au total, les revenus du domaine issus des droits de pêche ont représenté 7,63 millions de francs en 1992.

• *Les recettes de la philatélie*

L'activité philatélique est particulièrement intense dans les T.A.A.F. depuis 1955, le territoire crée, fait réaliser (en métropole) et vend des timbres aux collectionneurs du monde entier. Ces timbres sont, il est vrai d'excellente facture, exécutés en taille douce, et sont parfois réalisés par de grandes signatures (Paul-Emile Victor, Follon, Buffet...).



250 valeurs ont été émises depuis 1956.

La philatélie a certainement contribué à mieux faire connaître les T.A.A.F. dans une partie de l'opinion française. Cette passion, aujourd'hui confortée par la marcophilie, donne lieu à des rituels insolites de passionnés et certainement uniques au monde : avant chaque arrivée dans un district, les personnels à bord du Marion Dufresne sont invités à tamponner des centaines, des milliers de lettres adressées à bord par des collectionneurs du monde entier.

Certains experts, particulièrement avertis et judicieux, ont su entretenir ces passions en renouvelant la source : d'une part une nouvelle série de 10-15 timbres est publiée chaque année, les timbres de l'ancienne série sont retirés de la circulation. D'autre part, il existe un tampon spécifique pour chaque rotation du Marion, à chaque événement, ce qui, naturellement, décuple la valeur des envois... pour les marcophiles.

Un postier est affecté dans chacun des districts à cet effet.

Le côté ludique de ces opérations ne doit pas faire oublier que la vente de timbres rapporte au territoire... 12 millions de francs. (Le gain net doit cependant tenir compte de l'entretien de quatre agents postaux et du coût de la confection des timbres) et du prélèvement important du BEPTOM, bureau d'émissions postales des territoires d'outre-mer.

Selon l'avis des experts-collectionneurs, cette ressource pourrait être largement majorée si le service du bureau postal de l'outre-mer fonctionnait de façon moins archaïque, plus efficace commercialement et publicitairement, en offrant aux collectionneurs français et surtout étrangers des facilités d'abonnement. L'attente de dizaines de milliers de collectionneurs comme des clients existe et ne demande qu'à être satisfaite.

• *Les recettes des exploitations*

Ces sommes aujourd'hui comptabilisées en "ressources propres" (mais inscrites dans les budgets antérieurs sous forme de "dotation de l'État") correspondent pour l'essentiel aux prestations facturées par le territoire à l'Institut français de recherche pour les technologues polaires (logistique, transport, approvisionnement...).

27,7 millions de francs sont inscrits à cet effet en 1992, au titre de la recherche et 1,3 million au titre des frais divers (vivres...), soit 29 millions de francs au total.

En 1992, l'ensemble des ressources propres du territoire a représenté 52,4 millions de francs, soit :

Impôts directs	2,1	millions de francs
Immatriculation des navires	1,7	million de francs
Droits de pêche	7,6	millions de francs
Vente de timbres	12	millions de francs
Remboursement des services	29	millions de francs
Total	52,4	millions de francs

b) Les dotations et fonds de concours

Ces fonds de concours sont de trois types.

• *La dotation de fonctionnement du budget de l'Etat.* 74 millions de francs ont été inscrits à cet effet en 1992 (chapitre 41-91, article 21) et 67 millions de francs en 1993, soit une baisse de 9,5 %. Cette dotation ne représente plus que 51 % du budget total des T.A.A.F. en 1993. Encore faut-il noter que l'ampleur de cette baisse a été réduite par rapport au projet de loi de finances initial, grâce à l'abondement des crédits au cours de la discussion budgétaire. Votre rapporteur n'est pas étranger à l'octroi de cette "réserve parlementaire" et s'en félicite. En effet, cette évolution qui conduit à une contraction très importante de moyens de fonctionnement, ne peut se poursuivre sans risque grave pour le territoire : l'entretien des bases est le premier impératif et doit être préservé. Un redéploiement de moyens de l'Etat dans les T.A.A.F. s'est progressivement opéré par basculement des moyens de fonctionnement vers les moyens d'investissement, mais ce mouvement est arrivé à son terme.

En huit ans, la dotation de fonctionnement versée par l'Etat aux T.A.A.F. s'est réduite d'un tiers en francs constants.

Les T.A.A.F., comme les autres administrations ont du faire face aux impératifs budgétaires, et ont versé leur tribut. Il ne paraît pas possible, il serait même extrêmement dangereux d'aller plus loin. Si de nouvelles économies doivent intervenir dans les T.A.A.F., elles ne doivent en aucun cas porter sur ce poste.

Evolution de la subvention de fonctionnement du budget de l'Etat (*)

(millions de francs)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Francs courants	81,57	81,57	81,57	81,82	81	78	74	61
1986 = 100	100	100	100	100,3	99,7	95,6	90	82,1
Francs 1993	100,9	97,8	95,3	92,2	88,3	82,4	76,07	67

(*) Dotation inscrite dans la loi de finances initiale avant gel et annulation de crédits intervenant en cours d'année.

• La dotation du fonds d'investissement pour le développement économique et social (F.I.D.E.S.) des territoires d'outre-mer (15 millions de francs) a été inscrite en 1992 (11 millions de francs en 1993). Cette manne importante correspond pour l'essentiel à l'achèvement de la réalisation de la piste aérienne en Terre Adélie.

• D'autres fonds de concours sont également significatifs puisque 5 millions de francs ont été inscrits sur ce poste en 1992. Ils proviennent, pour l'essentiel, du versement du C.N.E.S. à l'occasion de la construction à Kerguelen des bâtiments destinés au suivi des satellites.

A noter que le territoire bénéficie également des fonds de concours des Communautés européennes dans le cadre du Fonds européen de développement. 300.000 d'écus, soit 2,1 millions de francs, ont été programmés, entre 1986 et 1992, au titre du VI^e fonds européen de développement. Une partie de ces crédits était destinée au restaurant de Port aux français (? ...) (l'affectation à la restauration de l'ancien et sublime port baleinier norvégien de Port Jeanne d'Arc aurait pu être aussi utile...).

3. Les dépenses

a) Les dépenses de personnels

La répartition des dépenses des T.A.A.F. est tout à fait singulière, puisque, contrairement à beaucoup d'administrations, les dépenses de personnels ne représentent que 9,2 millions de francs, soit 6,2 % du total du budget du territoire.

Ces dépenses sont réparties comme suit :

- administration centrale	645.000
- districts	2.000.000
- contractuels	2.192 000
- préparation de missions	490.000
- V.A.T.	1.200.000
- charges sociales	2.000 000
- autres	886.000
Total	9.207.000

Trois observations peuvent être notées :

- les T.A.A.F. prennent en charge les salaires des V.A.T. -volontaires de l'aide technique-, recrutés par le territoire. Le salaire mensuel est de l'ordre de 4.400 F (ce qui est intéressant pour effectuer son service national, d'autant plus qu'il n'y a pratiquement aucune dépense à effectuer sur place...);

- les personnels des T.A.A.F. qui effectuent des hivernages ou des campagnes dans les districts, bénéficient d'indemnités importantes mais nullement excessives compte tenu des contraintes particulièrement sévères des séjours. Le régime des primes et indemnités est -comme ailleurs- particulièrement complexe.

Les hivernants bénéficient de compléments de salaires (coefficient 0,65 à 0,73 selon les bases), et indemnités d'éloignement (coefficient 1,25). Les personnels en campagne bénéficient de compléments de salaire et d'une indemnité de service à la mer (186 F) affectée du coefficient 1,65 (régions subpolaires) ou 1,73 (régions polaires). Les personnels en campagne océanographique bénéficient en outre, d'un complément journalier forfaitaire pour travaux supplémentaires (211 F). Les stagiaires bénéficient d'une indemnité de stage égale à 30 % ou 35 % du S.M.I.C. au 1er janvier. En outre, les barèmes sont différents selon les districts...

Au total, le coefficient multiplicateur est voisin de celui calculé pour les personnels militaires, soit de l'ordre de 2,33.

Il convient de répéter que les indemnités accessoires de traitement (indemnité d'hébergement + majoration outre-mer) ne sont nullement excessives, au regard des contraintes en comparaison avec d'autres régions.

Comparaison des indemnités et accessoires (Mission Kerguelen - Autres pays)

Pays	Taux	Parité	Durée	Total (francs)
Japon	47.080	0,0433	30	61.157
Australie	425	3,70	30	47.175
Allemagne (R.F.A.)	320	3,39	30	32.544
Nouvelle Zélande	370	2,80	30	31.080
Belgique	5.750	0,164	30	28.290
Kerguelen (*)			30	25.182
U.S.A.	152	5,35	30	24.396

(*) Kerguelen : Célibataire indice 500

Source : T.A.A.F.

Indemnité d'éloignement + majoration d'outre-mer

- les personnels contractuels de la Réunion posent un problème spécifique, régulièrement évoqué par les chefs de districts, ou contrôleurs, notamment le contrôleur général Charpentier.

Les rémunérations offertes à ces contractuels, très inférieures à celles des autres personnels travaillant dans les districts, l'existence d'un R.M.I. omniprésent à la Réunion qui ne laisse qu'un différentiel R.M.I.-rémunération T.A.A.F. peu attractif et la méconnaissance des conditions de travail dans les bases aboutissent à un faible nombre de candidatures et à une qualité du recrutement très variable.

Des mesures devraient être prises pour améliorer ce type de recrutement, nécessaire au territoire.

b) Les dépenses de matériel et d'affrètement

Toutes dépenses confondues, les dépenses de matériel représentaient en 1992, 84,9 millions de francs, soit 57,5 % du total du budget. Elles se répartissent comme suit :

Dépenses de matériel (budget primitif 1992)

- matériel courant districts	10,6
- matériel courant Paris	4,2
- affrètement de navires de desserte	55,2
- support aérien	2,4
- autres dépenses de matériel	2,3
Total	84,7

Deux observations peuvent être faites.

- Les charges d'affrètement sont le principal poste de dépenses du budget des T.A.A.F. Les charges sont réparties principalement entre le Marion Dufresne (45 millions de francs annuels), qui dessert les terres australes, et est affrété à la compagnie générale maritime, et l'Astrolabe (12,5 millions de francs annuels), qui dessert la Terre Adélie et est affrété, pour des périodes de 6 mois, à un armateur australien.

La mise en service du Marion Dufresne II devrait faire porter les charges d'affrètement, pour les seules terres australes, à 57 millions de francs, soit 12 millions de plus que le coût actuel... Ce surcoût, dans une conjoncture budgétaire difficile, présente le risque d'être financé au détriment des dépenses d'entretien courant, pourtant impératives.

- Le support aérien (2,4 millions de francs prévus en 1992) correspond à la prise en charge des heures de vol d'hélicoptères détachés par l'armée de l'air à Kerguelen.

En 1993, l'heure de vol représente près de 5.000 F. Il convient de n'utiliser ce moyen de transport que dans des circonstances tout à fait spéciales, et d'éviter la tentation d'un confort maximum aussi coûteux que déplacé.

L'utilisation de l'hélicoptère doit être sérieusement encadrée par le chef de district et lui seul.

Début 1993, l'Administrateur supérieur s'est engagé dans cette voie, et votre rapporteur ne peut qu'encourager cette initiative.

Concernant le transport dans les districts, et plus particulièrement à Kerguelen, votre rapporteur rappelle la surabondance de véhicules légers, utilisés de surcroît le plus souvent pour des distances dérisoires, et l'absence, a contrario, d'animaux de bat qui pourraient être utiles en l'absence de routes.

c) L'entretien

Les travaux d'entretien ne représentent que 1,55 million de francs soit 1 % du budget du territoire. L'entretien est insuffisant et explique en grande partie le mauvais état général et triste des bâtiments surtout aux Kerguelen. Il est indispensable de préserver ce poste, tant pour des raisons d'esthétique et même par souci de

préservation d'un patrimoine exceptionnel (l'ancien port baleinier norvégien de Port Jeanne d'Arc, en activité dans les années 1920, pourrait figurer parmi le patrimoine mondial), que pour des raisons financières. Entretien coûte toujours moins cher que rénover, et rénover coûte moins cher que reconstruire.

Dans l'immédiat, il paraît urgent de s'attacher à la préservation de Port Jeanne d'Arc. Des travaux de sauvetage ont heureusement déjà eu lieu depuis mon passage. Des crédits complémentaires -mêmes symboliques- pourraient certainement être cherchés -et trouvés- tant auprès de la Communauté européenne, que de la part de la Norvège.

On peut ainsi noter et rendre hommage au geste des autorités de la République Fédérale d'Allemagne, qui chaque année, versent au territoire une dotation destinée à l'entretien des tombes des soldats allemands, enterrés à Kerguelen pendant la seconde guerre mondiale.

d) Les équipements

Les travaux d'équipement représentaient en 1992, 20,3 millions de francs, soit 14 % du budget total. Le poste est soumis à de fortes variations. L'essentiel porte sur les travaux de la piste aérienne de Terre Adélie qui ne fait pas l'objet de ce rapport, limité aux terres australes, et sur les bâtiments du C.N.E.S., dont l'activité sera examinée dans la suite du rapport.

B. LE COÛT BUDGÉTAIRE

1. Présentation générale

Combien coûtent les T.A.A.F. au contribuable français ?

La réponse à cette question suppose de recenser l'ensemble des dépenses publiques qui sont versées directement dans les T.A.A.F. par les différentes administrations de l'Etat, soit indirectement pour en assurer le fonctionnement.

Ce travail appelle quelques observations.

• Contrairement aux départements de métropole, pour lesquels il n'existe pas de document équivalent, le ministère de l'économie, des finances et du budget recense chaque année dans un document public, l'ensemble des dépenses des différentes administrations dans les départements et/ou territoires d'outre-mer. Ce document, connu sous le nom de "jaune" budgétaire, est annexé au projet de loi de finances de l'année sous forme d'un "état récapitulatif de l'effort budgétaire consacré aux départements ou territoires d'outre-mer".

Ce travail permet normalement d'évaluer le total des dépenses budgétaires affectées à chaque département et territoire, toutes origines confondues.

Sans vouloir juger la qualité de ce travail pour les autres départements et territoires, les données consacrées aux T.A.A.F. sont à l'évidence incomplètes. C'est ainsi que le "jaune", annexé à la loi de finances recense trois origines distinctes de dépenses, présentées comme suit :

Dépenses publiques affectées aux T.A.A.F. en 1992

(milliers de francs)

Ministère des D.O.M.-T.O.M.	139.400
Météorologie	1.459
Défense :	
. Terre	7.370
. Air	
. Mer	
Total	148.229

Source : "jaune" document annexé à la loi de finances pour 1993, état récapitulatif de l'effort budgétaire et financier consacré aux T.O.M.

Quiconque aurait une connaissance élémentaire des T.A.A.F. s'apercevrait rapidement de l'insuffisance manifeste de ce **chiffrage** : ainsi, alors que les trois armées (plus le service de santé) affectent chaque année des hivernants, seules les dépenses des personnels de l'armée de terre ont été évaluées ; par ailleurs, les crédits de météorologie correspondent aux crédits de fonctionnement hors personnel, ce qui limite naturellement considérablement la pertinence de l'estimation.

Un rapporteur de la Commission des finances du Sénat se devait de calculer, sinon un coût précis, du moins d'établir une estimation aussi fine que possible.

• Ces dépenses ne peuvent toutefois être chiffrées qu'avec une marge d'erreur incontournable :

- *Les dépenses des personnels* en poste peuvent être calculées soit sur un an, qui correspond à la durée de présence effective sur les bases, soit sur la durée totale d'immobilisation, qui correspond à un an de présence auquel s'ajoute les congés correspondants.

- *Les dépenses de recherche* ne doivent pas s'arrêter au seul coût direct des chercheurs sur place, mais aussi au coût des activités de préparation des campagnes et d'utilisation des résultats.

- *Les dépenses militaires* posent un problème distinct dans la mesure où la desserte de la surveillance des T.A.A.F. ne constitue que l'une des missions du patrouilleur de la marine nationale (l'Albatros), et qu'il convient de pondérer le coût total de fonctionnement dudit navire en fonction de sa seule activité sur la zone.

Enfin, les financements croisés inter-administrations sont, comme on l'a vu, particulièrement complexes, et de grandes précautions doivent être prises pour éviter les doubles comptabilisations. Ainsi, les chercheurs sont financés pour leur laboratoire, mais les frais de mission, de même que les rémunérations des V.A.T. scientifiques sont payées par l'Institut polaire (I.F.R.T.P.) ; autre exemple, le budget des D.O.M.-T.O.M. finance une dépense dite "de recherche dans les T.A.A.F.", dont le montant ne va pas à l'administration des T.A.A.F., mais directement à l'I.F.R.T.P...

Les difficultés de chiffrage sont donc majeures et doivent être gardées en mémoire pour apprécier la présente tentative d'évaluation.

2. Les dépenses de logistique

a) Les dépenses du ministère des D.O.M.-T.O.M.

Les crédits affectés aux T.A.A.F. en provenance du ministère des D.O.M.-T.O.M. s'établissent comme suit :

LES DEPENSES DES T.A.A.F. INSCRITES AU BUDGET DES D.O.M.-T.O.M.

(milliers de francs)

	1992	1993
- Subvention au budget des T.A.A.F. (chapitre 41-91, art. 21)	74.098	66.081
- Subvention au budget des T.A.A.F. : recherche* (chapitre 41-91, art. 12) .	35.015	38.209
- Recherche scientifique (chapitre 68-05)	26.000	32.458
- F.I.D.E.S. (fonds d'investissement pour le développement économique et social) (chapitre 68-90) (*)	(# 15.000)	(# 11.000)
Sous-total		159.000
<i>Chiffres arrondis</i>	<i>150.000</i>	<i>148.000</i>

(*) lignes budgétaires affectées à l'I.F.R.T.P.

Dépenses du budget des D.O.M.-T.O.M. : 150 millions de francs répartis comme suit :

- dépenses de logistique # 89 millions de francs
- dépenses de recherche # 61 millions de francs.

b) Les dépenses du ministère de la défense

La participation du ministère de la défense est triple :

- d'une part, des personnels sont affectés dans les bases. Tous, sauf un, sont des personnels de carrière, puisque tous sont sous-officiers, à l'exception de trois médecins capitaines. Les chefs de districts militaires ne sont pas rémunérés par leur corps d'origine, mais sont pris en charge par l'administration des T.A.A.F.

En moyenne, le personnel en poste perçoit une rémunération égale à 2,33 fois sa rémunération de métropole.

Le contrôleur général des armées a chiffré la dépense globale en personnel à 26,5 millions de francs.

- d'autre part, un détachement d'hélicoptères. Les heures de vol, correspondant essentiellement au carburant, ainsi que les pièces de rechange sont payées par l'utilisateur (T.A.A.F. ou I.F.R.T.P.). Mais le coût résiduel de l'équipage et de la machine, non pris en charge, est évalué à 0,8 million de francs.

- enfin l'affectation sur la zone du patrouilleur de service public, l'Albatros. Ce poste pose un problème distinct dans la mesure où l'activité de l'Albatros se répartit entre ses missions de service public et ses missions au profit de la marine nationale dans l'ensemble de l'océan Indien. La répartition est susceptible de variation importante d'une année sur l'autre.

Selon les services interrogés, le rapport "heures de mer pour mission T.A.A.F. / heures de mer pour missions marine nationale" s'élève, en moyenne pour les trois dernières années, à 73 % d'heures de mer au profit des T.A.A.F.

Selon les mêmes services, le coût annuel de fonctionnement du patrouilleur incluant les dépenses de rémunérations et charges sociales, d'alimentation, d'entretien du personnel, de carburants, de vie courante et d'entretien courant des matériels est de l'ordre de 22,5 millions de francs.

Sur la base du rapport indiqué, le coût de fonctionnement de l'Albatros au profit des T.A.A.F. est donc de 9,5 millions de francs.

Dépense totale du budget de la défense : 36,8 millions de francs.

3. Les dépenses de recherche

L'évaluation des dépenses de recherche dans les T.A.A.F. est particulièrement délicate tant les partenaires et intervenants sont nombreux. Les dépenses sont imbriquées entre différentes administrations et les sources d'erreur sont multiples, notamment par double comptabilisation d'une même dépense.

Pour simplifier, les dépenses de recherche transitent par trois canaux distincts :

- les *dépenses de météorologie*, parfaitement autonomes, puisqu'elles proviennent du budget de la météorologie.

- les *dépenses de l'institut polaire*, -parfaitement repérables- puisque l'institut dispose d'un budget propre -mais pas réellement autonomes- puisque l'essentiel est financé par d'autres administrations, au premier rang desquelles le ministère des D.O.M.-T.O.M., ainsi que le territoire des T.A.A.F.

- les *dépenses des chercheurs*, indépendantes de l'institut polaire, et diluées dans les dépenses des organismes de recherche.

a) Les dépenses de météorologie

Les services de météorologie affectent de 2 à 4 personnes sur chacune des bases, soit au total 13 agents.

Selon les services, le coût global pour la météorologie nationale de sa présence dans les terres australes, se monte au total à un peu moins de 10 millions de francs par an, qui se décomposent en un peu plus de 7 millions de francs pour les personnels (y compris le coût des congés de récupération et celui des fractions d'agents employés en métropole aux transmissions avec les T.A.A.F., à leur logistique et à la maintenance de leur instrumentation) et un peu plus de 2 millions de francs pour le fonctionnement (le poste essentiel étant ici le coût des radiosondages). Les investissements ne sont pas pris en compte dans ce calcul.

Dépenses totales de météorologie : 10 millions de francs.

b) Les dépenses de l'institut français pour la recherche et la technologie polaire

L'institut français pour la recherche et la technologie polaire -I.F.R.T.P.- fonctionne comme une agence de moyens dont le but principal est de permettre aux chercheurs d'effectuer leurs travaux dans les zones arctiques, antarctiques et subantarctiques. Les dépenses sont pour l'essentiel des dépenses logistiques. Concernant le personnel, l'I.F.R.T.P. ne paye pas les chercheurs, qui restent rémunérés par leur organisme et leur laboratoire, mais leur octroie des primes et indemnités liées aux missions sur place. L'I.F.R.T.P. finance également les dépenses des personnels contractuels et des V.A.T.

L'I.F.R.T.P. est financé pour l'essentiel par le budget des D.O.M.-T.O.M. qui intervient à trois titres, soit directement, par reversement de crédits qui figurent au budget (chapitres de recherche-fonctionnement 41-91, article 22 et équipement 68-05, article 10) soit indirectement par reversement de subventions en provenance de l'administration des T.A.A.F. (le budget des D.O.M.-T.O.M. finance le budget des T.A.A.F. qui reverse une partie à l'IFRTP), soit encore plus indirectement par l'intermédiaire de prestations dites "prestations en nature", correspondant pour l'essentiel à la mise à disposition de l'Astrolabe -navire de desserte de la Terre Adélie- par l'administration des T.A.A.F.

Le budget de l'I.F.R.T.P. est de 106 millions de francs, répartis comme suit :

Budget de l'I.F.R.T.P. 1992

(millions de francs)

DÉPENSES		RECETTES	
. Dépenses de siège	13,4	. Budget des DOM TOM	
. Personnels de mission	20,6	(fonctionnement-recherche)	35
(dont VAT : 3,5 MF)		. Budget des DOM TOM	
. Matériel et logistique	48	(équipement-recherche)	28
. Programmes scientifiques	13,3	. T.A.A.F. (budget des DOM-TOM)	26,9
. Investissements	10,7	mais reverses à l'I.F.R.T.P.	
		. C.N.R.S. (subventions)	1,2
		. Autres subventions	0,3
		. Contributions en nature	14,5
		(T.A.A.F.)	(7,5)
		(C.N.R.S.)	(7)
		. Ressources propres	0,1
Total	106	Total	106

L'I.F.R.T.P. a été créé en 1992. Pour sa première année d'activité, les missions et programmes dans l'hémisphère nord n'ont été que marginales, et on peut considérer que la quasi totalité du budget de l'I.F.R.T.P. a financé des activités dans les T.A.A.F. Les programmes arctiques ont représenté 3 millions de francs, auxquels il faut ajouter une fraction des dépenses de siège.

Les dépenses totales de l'I.F.R.T.P. consacrées aux T.A.A.F. peuvent donc être estimées à 102 millions de francs répartis comme suit :

- dépenses de logistique 34,5 MF (contribution T.A.A.F.)
- dépenses de recherche 67,5 MF (autres contributions).

c) *Le coût des chercheurs*

Les dépenses de l'I.F.R.T.P. ne représentent qu'une fraction du coût de l'activité scientifique dans les bases. L'Institut accorde aux chercheurs des indemnités, ou leur donne les moyens qui leur permettent d'assurer leurs missions, mais les rémunérations principales, de même que l'essentiel des activités (préparation des missions, exploitation des résultats...) sont versées ou réalisées en métropole, par et dans les différents laboratoires et organismes publics. L'évaluation du coût de ces personnels est particulièrement difficile, dans la mesure où elle suppose le recensement et la répartition des activités des chercheurs et des laboratoires en rapport direct avec les T.A.A.F., et le calcul d'une moyenne pondérée du coût des chercheurs en fonction de cette répartition

Il est proposé d'actualiser un travail remarquable -compte tenu de la difficulté du sujet- effectué il y a quelques années par un ancien responsable de la mission de recherche (1).

En 1990, le personnel travaillant sur des programmes polaires ou subantarctiques, toutes catégories confondues (chercheurs, ingénieurs, techniciens...) était estimé à 177 personnes équivalent temps plein, pour un coût total alors estimé à 50,17 millions de francs, auxquels s'ajoutent les personnels de l'O.R.S.T.O.M. pour un coût total de 7,63 millions de francs.

La répartition par discipline, et le coût actualisé en francs 1992 se présentent comme suit :

Dépenses de recherche en rapport direct avec les T.A.A.F.

(milliers de francs)

	Nombre	Coût
Personnels de recherche		
. biologie humaine	2	560
. ressources marines	34	10.355
. ressources terrestres	35	10.585
. atmosphère -glace	47	14.030
. géophysique	38	10.765
. géologie, géographie	16	5.325
. génie civil	5	1.580
<i>Sous-total</i>	177	53.200
Personnel O.R.S.T.O.M.	n.p.	8.000
TOTAL	177	61.200

1. Il s'agit de M. Bernard Morlet, aujourd'hui directeur à l'Institut national des Sciences de l'Univers (I.N.S.U.)

Les dépenses en personnels liées à des travaux de recherche dans les T.A.A.F. (sur place ou en laboratoires), et non directement pris en charge par l'I.F.R.T.P., sont donc de l'ordre de 61,2 millions de francs.

4. Récapitulatif

RÉCAPITULATIF Coût budgétaire des T.A.A.F. 1992

(en millions de francs, chiffres arrondis)

	Logistique	Recherche	Total
. D.O.M.-T.O.M.	89	61	150
. Défense	37		37
. Météorologie		10	10
. I.F.R.T.P.	34,5	67,5	102
(dont issu de Medetom)	(34,5)	(63,5)	(98)
. Laboratoires		61	61
<i>Total brut</i>	<i>160,5</i>	<i>199,5</i>	<i>360</i>
Total net hors doubles emplois	126	136	262

Toutes dépenses confondues, le T.A.A.F. représentent pour l'Etat, un engagement financier de l'ordre de 260 millions de francs.

DEUXIEME PARTIE

LA VIE DANS LES T.A.A.F.

Ce rapport n'a pas pour objet de décrire précisément et complètement la vie dans les bases des terres australes. Romans et guides de voyage sont certainement mieux adaptés à cet objectif.

L'aurait-il cherché que votre rapporteur n'aurait pu ni rivaliser avec ceux dont l'écriture est une façon d'exister, ni décrire un environnement qu'il n'a fait qu'entreapercevoir. En effet, on ne peut mesurer, naturellement, en 36 heures ou 48 heures de présence sur une base -soit le temps des haltes à Crozet, Amsterdam, et Kerguelen- ni le temps, ni l'attente, ni les difficultés d'une vie de groupe imposée pendant un an, ni les conséquences psychologiques de l'isolement. Par ailleurs, votre rapporteur n'a pas vécu l'expérience forte d'un réel hivernage, et notamment du commencement de l'hiver austral, associé à des conditions climatiques rigoureuses, à la suppression de presque tout contact avec l'extérieur jusqu'aux nouvelles rotations du Marion Dufresne qui n'interviendront qu'en novembre.

Un survol rapide n'empêche cependant pas d'avoir des impressions -bonnes ou mauvaises- surtout quand quelques dérives sont particulièrement voyantes et appellent de la part de tout observateur extérieur quelques remarques.

Ces observations portent sur les personnels, les matériels, les équipements, et d'une façon générale, le cadre de vie sur les bases.

I - LES PERSONNELS

A plusieurs reprises, des hommes et parfois des familles ont tenté de s'implanter dans les terres australes et d'y exploiter les ressources. Baleiniers, phoquiers, pêcheurs de langouste, bergers ou aventuriers ont rêvé tour à tour d'être des pionniers du bout du monde et de revenir une fois fortune faite. Tous ont échoué. Le principal courant de colonisation se situe entre les deux guerres, aux îles de Kerguelen et de Saint-Paul. Hélas, pas plus que les "colons de Couvreur", les pêcheurs de la "langouste française", les "oubliés de Saint-Paul" n'ont résisté au dénuement, aux conditions de vie, à l'absence presque totale de ressources sur ces roches volcaniques, et surtout, à l'isolement extrême. Il passait parfois un bateau par an, et quand il ne passait pas...

Quelques échecs, quelques légendes, mais quelques morts aussi, qui toutes n'étaient pas naturelles, ont donné corps à l'image d'une île que les marins du XVIIIe siècle appelaient déjà l'île de la désolation.

Les colons ont échoué. Les scientifiques ont pris la suite. Même s'ils sont désormais minoritaires, même si leur statut a considérablement évolué, ils restent aujourd'hui la principale justification de la présence humaine dans les districts.

A. DESCRIPTION

1. Les effectifs

Il y a sur les bases deux types de population bien distinctes :

- d'une part les effectifs "en mission" appelés "hivernants", présents sur les districts, pour une durée de un an. Les personnels arrivent sur les bases en fin d'année civile, c'est-à-dire au début de l'été austral.

Tous les hivernants sont, aujourd'hui, obligatoirement de sexe masculin ! Une exclusivité à mon sens non justifiée, et même à la limite néfaste.

Il y a entre 160 et 170 hivernants, répartis entre les trois districts comme suit (1991) :

Kerguelen :	88
Crozet :	41
Amsterdam :	35
Total :	167

- d'autre part, les effectifs en campagne. En effet, les effectifs "permanents" sont complétés pendant la période estivale (été austral c'est-à-dire entre décembre et mars) par des personnels qui effectuent un court séjour de deux mois, ce qui correspond en fait au délai habituel entre deux rotations du Marion Dufresne.

La grande majorité des personnels en campagne sont des scientifiques. Les conditions climatiques des campagnes d'été sont en effet mises à profit par les chercheurs du C.N.R.S. et des laboratoires de métropole pour participer, orienter ou contrôler les travaux effectués sur place.

80 à 100 personnes, selon les années, s'ajoutent ainsi aux hivernants. La quasi totalité des personnels sont des hommes, mais il n'y a pas d'exclusivité. Les courtes missions d'été comprennent parfois quelques femmes.

2. Répartition

Autrefois réduite, mais homogène, la population sur les bases est devenue diversifiée. Il n'est pas un document qui ne présente les terres australes comme une terre de sciences. En réalité, les scientifiques sont aujourd'hui dépassés en nombre par les personnels qui assurent la gestion -services techniques, cuisine, Télécom- au point d'être devenus minoritaires dans les districts, en période d'hivernage. Les scientifiques redeviennent majoritaires quelques mois par an, pendant les "campagnes d'été".

Pendant le reste de l'année, les personnels sur l'île se répartissent en trois parties à peu près égales :

- les scientifiques des différentes disciplines (géologie, météorologie, océanographie, ornithologie, voir ci-après dernière partie du rapport...);

- les services techniques (construction et entretien, mécanique, centrale électrique...) ; signalons également sur la base de Kerguelen la présence du C.N.E.S. ;

- les services d'intendance et de logistique (radio, santé, cuisine, administration...).

La répartition par origine fait également apparaître trois composantes distinctes, à peu près équilibrées :

- les militaires. Les trois armées sont représentées, chacune affectant depuis la création des missions des personnels d'une même spécialité : la centrale électrique revient à la marine, la radio et les télécommunications reviennent à l'armée de l'air, la mécanique incombe à l'armée de terre. En outre, les médecins appartiennent au service de santé des armées ;

- les volontaires de l'aide technique V.A.T. Les V.A.T. sont des appelés effectuant leur service national. Il y a, d'une part, les V.A.T. techniques, de différentes spécialités (menuisier, cuisinier...) et, d'autre part, les V.A.T. scientifiques issus de facultés ou de grandes écoles scientifiques (Ecoles vétérinaires, Ecole centrale). Pour des raisons financières (voir supra), leur nombre a considérablement évolué : 54 V.A.T. en 1984, 78 V.A.T. en 1991. Un V.A.T. perçoit une indemnité de l'ordre de 4.400 F par mois ce qui est intéressant pour accomplir son service militaire -alors qu'un contractuel ou un scientifique de qualification équivalente revient entre 15.000 F et 25.000 F. Cette progression affecte surtout les V.A.T. scientifiques.

Evolution des VAT dans les T.A.A.F.

	1983	1985	1987	1989	1991
Sciences	32	44	38	45	49
Logistique	24	23	29	28	29
Total	56	67	67	73	78

Source : Rapport du contrôleur général des armées J.P. Charpentier 1990.

- Les personnels civils, fonctionnaires (chef de districts chercheurs, météo) ou contractuels (personnels de chantiers, service de cuisine). Quelques réunionnais travaillent ainsi dans les T.A.A.F.

Ils sont relativement peu nombreux, et même trop peu nombreux, surtout en matière d'entretien qui laisse à désirer, car ils donnent entière satisfaction aux responsables des districts. Selon les différentes autorités interrogées l'écart entre le niveau des rémunérations proposées sur les bases - pour un travail rigoureux - et la garantie que présente le revenu minimum d'insertion est trop faible pour que le travail dans les districts soit suffisamment attractif. Cette situation a d'ailleurs été évoquée par le contrôleur général des armées Jean-Pierre Charpentier.

L'ensemble de ces personnels est sous la responsabilité d'un chef de district, qui est souvent un militaire (lieutenant-colonel), placé en position de service détaché auprès du territoire.

La répartition des effectifs selon l'origine des personnels se présente comme suit :

Effectifs des bases en 1991

	Crozet	Kerguelen	Amsterdam	TOTAL
Contractuels*	10	23*	6	39
Fonctionnaires	2	4	4	10
VAT	16	35	13	64
Militaires	13	26	12	51
Total	41	88	35	164

* y compris 6 personnels non directement attachés à la mission (équipage de la Curieuse, contrôle des pêches)

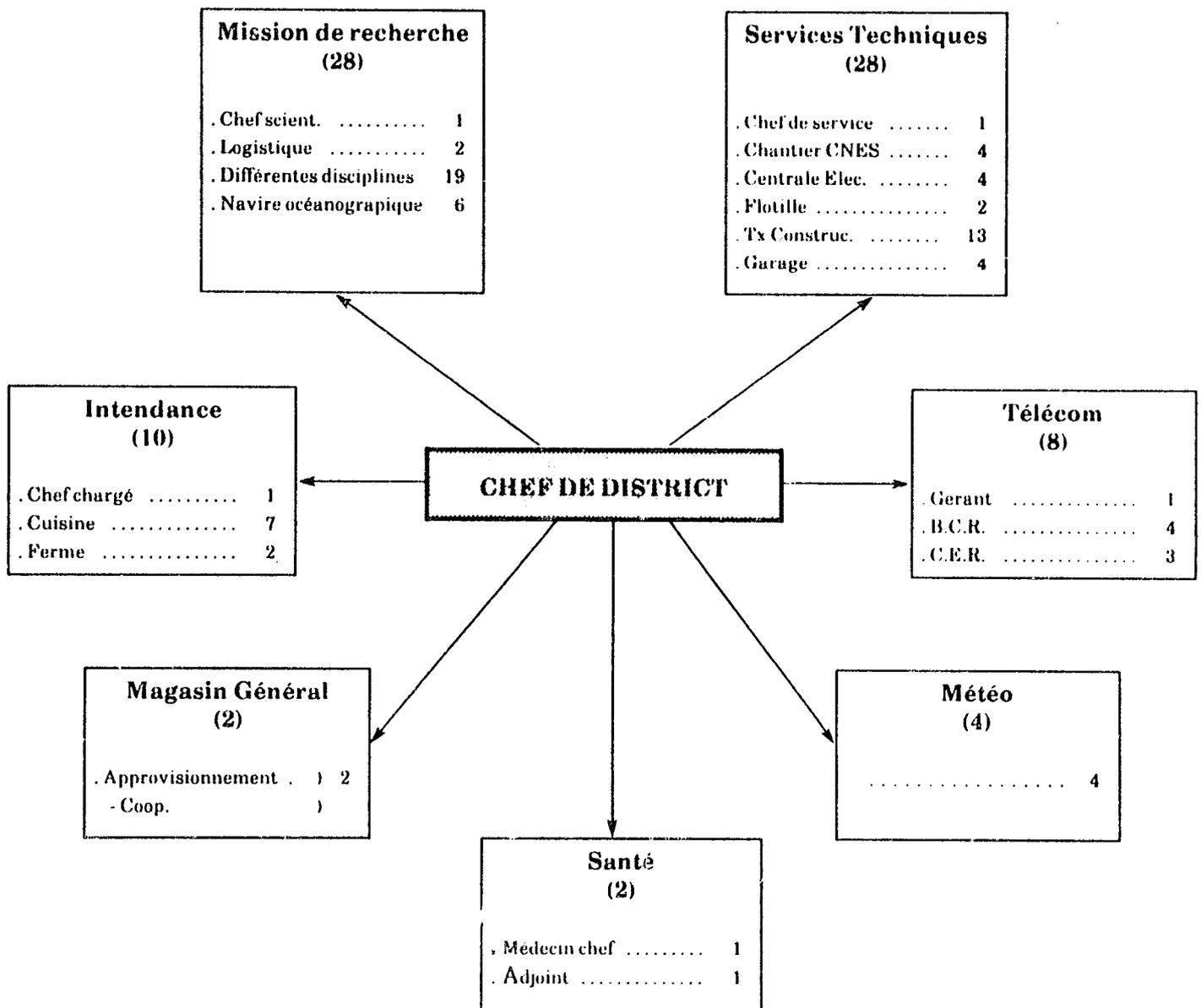
Source : Rapport du contrôleur général des armées J. P. Charpentier 1992.

Le schéma type de l'organisation d'un district se présente comme suit :

(Les effectifs entre parenthèses sont ceux de l'actuelle mission en poste à Kerguelen, qui est, rappelons-le, la plus grande base des terres australes. Les effectifs des autres districts - Crozet e : Amsterdam - sont de l'ordre de la moitié des effectifs indiqués ci-après).

TERRITOIRE DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

District des Iles de Kerguelen



EFFECTIF TOTAL: 83

3. Les personnels et la vie sur les bases

Les anciens hivernants qui retournent sur les bases aujourd'hui évoquent la vie dure, mais aussi les soirées et les fêtes, les travaux d'intendance ou les corvées, systématiquement partagés, mais qui faisaient naître un esprit d'équipe sans pareil. Autre temps autres mœurs. La spécialisation à l'extrême, la sophistication des technologies, l'augmentation du nombre des jeunes V.A.T. qui a rajeuni les effectifs, le recrutement de personnels de service pour assurer les tâches autrefois partagées tout à tour entre les différents membres de la collectivité, la recherche d'un confort calé au maximum sur celui de la métropole, la vidéo individuelle, substitut à la télévision qui peut faire des ravages dans la construction d'une cohésion (1) sans laquelle la vie sur une base devient impossible... tout cela a modifié les comportements et les rythmes de vie.

Ces derniers varient très sensiblement selon les époques, selon les métiers et, inévitablement, selon les individus.

L'activité en hiver est naturellement réduite en raison d'une durée du jour très courte et de conditions climatiques sévères, (si les températures ne sont pas excessives - de l'ordre de -3 à -5 degrés- le vent est permanent et souvent très violent). Les bases tournent, en revanche, à plein régime en période estivale : les rotations de bateaux, et par conséquent les opérations de débarquement sont plus fréquentes, les scientifiques arrivent en complément pour des campagnes d'été, les radios émettent pratiquement sans discontinuité, le gérant postal tamponne des milliers de lettres adressés par les philatélistes du monde entier (2) etc, etc...

Les personnels sont également plus ou moins occupés selon leur spécialité. Il résulte de nombreuses conversations avec les différents personnels que beaucoup ont constaté -chez autrui- un certain désœuvrement, jamais naturellement dans son propre service (mais comme chacun évoque la situation du voisin, cela permet d'avoir une opinion sur tout le monde...).

Les exemples abondent. Ceux qui suivent ne sont donnés qu'à titre d'illustration : une consultation journalière pour le médecin, une heure d'activité quotidienne pour certains V.A.T. scientifiques, désormais recrutés moins pour effectuer des relevés que pour assurer la veille technique des appareils de mesure et des ordinateurs indispensables pour des données complètes, une activité assez réduite pour la radio, la centrale électrique, la météo. Seul le cas du chef de

1. Il y a naturellement des contre exemples, notamment la réalisation d'émissions par les hivernants eux-mêmes.

2. Voir ci-après, la philatélie sur les bases.

cuisine qui assure, il est vrai, 3 repas par jour, 7 jours sur 7, pratiquement 365 jours sur 365, n'a jamais été mentionné... Il occupe il est vrai lui aussi une place centrale et fondamentale dans le dispositif. Naturellement en cas d'opération, de panne, de fuite ou de tempête (a fortiori quand il y a les 4 à la fois), chacun retrouve sa pleine justification ; il n'est pas question de nier l'utilité de quiconque, mais seulement d'évoquer le risque de découplage dangereux entre deux populations distinctes, l'une absorbée, l'autre désœuvrée, pouvant faire naître des dérives (accentuées par le rajeunissement des personnels), des distorsions et des rivalités dont on peut aisément imaginer les dégâts (1).

On peut d'ailleurs se demander si le contingent des hivernants ne doit pas être très réduit au strict nécessaire.

Comment parer ce risque ?

La première réponse est classique et consiste tout simplement... à s'occuper ! L'oisiveté étant la mère de tous les vices (2).

L'activité professionnelle réduite doit impérativement être complétée par une activité complémentaire "officielle" ou bénévole, que beaucoup entreprennent d'ailleurs spontanément : le médecin de Crozet s'occupe du poulailler, les marins d'Amsterdam aménagent leur jardin et leur cabane "connue par tous les marins de la Royale", quelques V.A.T. et le menuisier de Kerguelen créent une salle de cinéma, beaucoup se portent volontaires pour accompagner des "manip", c'est-à-dire les déplacements des scientifiques sur les îles. Ces activités qui sont aussi des animations, dont il ne faut pas voir l'apparent côté dérisoire, sont utiles à celui qui les mène et plus encore à la vie de groupe. C'est au chef de district de les encourager, voire de les initier.

1. Ce relatif désœuvrement, en particulier chez les plus jeunes dont le poids n'a cessé de croître sous l'effet des recrutements de V.A.T., pouvant ne pas être totalement indépendant de l'apparition et surtout de la multiplication de pratiques plus proches du bizutage d'adolescent, que de la vraie fête. Il s'agit de la pratique dite "des contrôles" qui consiste à réveiller en pleine nuit et faire boire chaque personne présente sur la base et peut entraîner des déviations excessives. Ce phénomène n'existe ni à Crozet ni à Amsterdam.

2. Ce problème est aggravé par un autre phénomène. Aussi bien sur le bateau au cours du voyage comme sur les bases on est quelque peu étonné de la survivance "du quart de rouge", c'est-à-dire que les tables sont dressées avec la bouteille de vin rouge et rosé comme une invitation ou un must. Les boissons alcoolisées ne me paraissent ni indispensables ni souhaitables ni en mer ni sur terre et seraient avantageusement remplacées par des jus tel que jus de pomme, voire des eaux minérales gazeuses ou non, le vin ou la bière de ménage à faible degré alcoolique étant placés sur une desserte et non sur la table et seraient à chercher par celui qui en veut et non quasiment "imposés". Dans ces milieux confinés, l'alcool quotidien n'apporte rien de supplémentaire mais est plutôt une tentation permanente qui fait quelques ravages, marins, hivernants, scientifiques, nul n'est à l'abri.

Cette réponse, nécessaire, est-elle suffisante ?

Il paraît utile d'envisager quelques autres pistes.

B. PROPOSITIONS

Concernant les problèmes liés aux personnels, votre rapporteur souhaite formuler plusieurs propositions. Une meilleure sélection des hommes, l'ouverture chaque fois que possible à la féminisation, une meilleure adaptation des missions aux besoins sont des questions qui paraissent devoir être étudiées à l'avenir. Réduire le nombre d'hivernants, allonger en compensation la présence en été. C'est surtout à Port aux Français (Kerguelen) que ces difficultés apparaissent.

1. Une meilleure sélection des hommes

Dans l'ensemble, les difficultés d'ordre psychologique sont maîtrisées et les troubles personnels sont rares, en raison notamment des progrès réalisés dans le recrutement et la sélection opérée par le service médical des T.A.A.F., de la plupart des hommes appelés à hiverner, au premier rang desquels le chef de district, homme clé de la vie des bases.

Pourtant, le risque de "contagion" de certains comportements liés à l'oisiveté est d'autant plus grand que l'individu en question occupe une position importante (chef d'une équipe de V.A.T. techniques par exemple). Il paraît toutefois pouvoir être largement évité au départ par un recrutement plus fin. Le service médical des T.A.A.F. a parfaitement réussi à améliorer la sélection des chefs de districts, il devrait pouvoir appliquer les mêmes méthodes au reste du personnel. La perte de contrôle du recrutement des personnels militaires affectés dans les T.A.A.F., consécutive à la décision d'une prise en charge intégrale desdits personnels par le ministère de la défense, est sans doute une erreur. D'autres critères de recrutement, propres à chaque armée, se sont substitués aux anciens, sans que l'efficacité du nouveau système apparaisse avec évidence et ne contribuent pas à une unité de vue ; c'est, à mon sens, l'administrateur supérieur entouré d'un comité ou d'un Conseil de territoire, qui doit avoir l'autorité.

Le contrôle exercé en amont, doit également être exercé en aval, lors de l'affectation sur les bases. Le chef de district doit avoir et exercer le pouvoir de mettre fin à la collaboration d'un individu en cas

de non observation de la discipline ou plutôt d'une "règle du jeu" collective. La rigueur est indispensable, et sera dissuasive pour éviter la propagation d'un laxisme contagieux. Les responsables des terres australes, ont à tous points de vue, le droit et le devoir d'être exigeants.

Les personnels en poste, dont la plupart ont choisi cette affectation également pour des raisons financières -et cela est tout ce qu'il y a de plus normal- ne doivent pas avoir une impression d'invulnérabilité absolue, et d'affectation protégée. Même rares, les rotations du Marion Dufresne et de l'Albatros peuvent toujours être utilisées pour des "retours d'inadaptation".

En fait, ceux qui sont présents sur les bases, sont dans les conditions de vie actuelle, des privilégiés et des volontaires liés par une sorte de contrat moral d'obligation.

Si tout fonctionnement sur un mode militaire, ou tout modèle trop disciplinaire n'est pas souhaitable sur ces bases, le laisser-aller est la pire des choses, l'abandon de toute forme de sanction doit être évité. Ainsi, on a cessé de contrôler les bagages des partants, mais certaines allusions que j'ai pu recueillir prouveraient qu'un tel contrôle ne serait pas inutile. La décision d'avancer le retour en métropole, notamment avant le début de la période hivernale, et par conséquent la suppression de tous les avantages qui se rattachent à la présence dans les bases paraît être une contrainte non négligeable qu'il serait parfois opportun d'utiliser. Cela suppose une convention entre les administrations intéressées, il en va de l'intérêt de tous.

En fait, l'ensemble des présents sont, sur les bases, dans les conditions de vie actuelle, des privilégiés et des volontaires liés par une sorte de contrat moral. Il vaut mieux être rigoureux dans la règle annoncée et acceptée que d'être un jour obligé d'installer une gendarmerie !...

2. La féminisation des bases

La féminisation fait l'objet de débats périodiques et controversés.

a) La situation actuelle

Aujourd'hui, la situation est la suivante : tous les hivernants, c'est-à-dire les personnels affectés sur les districts pour une durée d'un an sont des hommes. En revanche, les campagnes océanographiques sur le Marion Dufresne, comme les campagnes d'été accueillent quelquefois quelques (rares) femmes scientifiques, principalement à Kerguelen. Cette présence n'a jamais donné lieu à des comportements particuliers de nature à bouleverser le calme routinier de la vie des bases. Il est vrai que ces campagnes ont souvent lieu au tout début de l'hivernage, lorsque les nouveaux arrivants ne sont présents sur les districts que depuis quelques semaines.

A l'exception de ces quelques cas, limités dans le temps et dans l'espace, il n'y a donc pas de femmes sur les districts. Les arguments avancés pour justifier une telle situation sont cependant d'inégale valeur.

Il s'agit en partie d'une conséquence des types de personnels présents sur les bases puisque les militaires, les V.A.T. qui effectuent un service national, les contractuels qui travaillent sur les chantiers en construction, sont tous, par hypothèse, et sauf exception, des hommes. Cet argument, de fait, ne suffit pas à expliquer l'absence de femmes, dans la mesure où certains postes pourraient fort bien être occupés par des femmes : chefs de district, météo, cuisine, recherche, entre autres... D'autres idées sont totalement erronées, telles la crainte d'un éventuel accouchement en période hivernale, ce qui est "encore" un acte naturel !... ; en outre, les rapatriements sont toujours possibles. Il y a aujourd'hui aussi possibilité de faire un test avant le départ et en connaissance de cause savoir éviter un événement charmant qui perd de son charme dans les îles pour ceux qui ont des responsabilités...

La vérité oblige à dire que l'absence de femmes sur les bases ne se justifie que par l'habitude et par choix délibéré : on appréhende les difficultés, les rivalités qui pourraient naître de la mixité, on craint surtout de perdre cette ambiance unique de l'hivernage, passé dans une société exclusivement masculine. Pour des raisons diverses, l'absence de femmes peut même faciliter les départs de quelques uns : certains hommes ne partent pour un an que parce que leurs épouses savent qu'il n'y a pas de femmes sur les bases, d'autres fuient un échec personnel récent, etc...

Chacun a son parcours et sa raison pour se satisfaire du mode de fonctionnement actuel ou, au moins, ne pas s'en plaindre. D'ailleurs, beaucoup, en fin de mission, dressent ce bilan : les micro-sociétés d'hommes sont des sociétés solides. Pourquoi changer de modèle ?

Force est de reconnaître que la présence -éventuelle- de femmes sur les bases a souvent été acceptée avec indifférence ou résignation, parfois catégoriquement refusée, mais n'a jamais été revendiquée, encore que la plupart des personnes interrogées, pensent que la présence féminine apporterait beaucoup plus qu'elle ne créerait d'éventuelles difficultés et les quelques expériences dont on dispose (y compris sur des bases étrangères comparables) sont positives.

b) Les voies de féminisation

Une nouvelle formule accueillant la présence de femmes paraît être une évolution normale. Elle doit cependant être menée avec quelques précautions particulières.

- Il convient, en premier lieu, de tirer les leçons de l'histoire : toutes les tentatives de colonisation de peuplement ont échoué. Sur ces îles, les améliorations en matière de communication sont trop faibles pour ne pas considérer que le risque d'échec d'une tentative similaire demeure important. En d'autres termes, émigrer dans les terres australes fut et demeure une vue de l'esprit ou au moins très difficile, les moyens en tous genres de l'ère moderne seraient en mesure de circonvenir les avatars du passé. L'installation humaine familiale (?) doit être soupesée avec prudence, une expérience intermédiaire donnerait sans doute des réponses.

Il ne s'agit plus, par conséquent, de coloniser ces îles, mais de banaliser leur statut : si des hommes vivent un an sur ces terres, pourquoi des femmes n'y vivraient-elles pas, elles aussi, si elles en exprimaient le désir ? La voie de la féminisation des bases n'est pas nécessairement professionnelle. Certes les femmes chercheurs ou cuisinières seraient les bienvenues, mais une femme de chercheur ou de cuisinier peut aussi désirer suivre son mari et hiverner avec sa famille. Pourquoi refuser cette éventualité ? La présence de jeunes enfants n'est pas non plus nécessairement un obstacle, sous réserve d'un minimum d'organisation. Un couple pourrait revenir à plusieurs reprises, même avec des enfants.

- Une fois le principe accepté, il convient de chercher une mixité maximum. Compte tenu des caractéristiques des postes, il serait illusoire d'attendre une pointe absolue, mais 20 ou 30 % de femmes serait un objectif raisonnable et largement préférable à la seule présence d'une ou deux femmes "isolées" pendant un an, rappelons-le, dans un monde uniquement masculin.

Enfin, la féminisation présenterait le minimum de risques éventuels dans une "grande" base sur laquelle la vie est d'ores et déjà largement banalisée. Il ne manque que la présence de femmes pour

que Port aux Français, à Kerguelen, ressemble à tout lieu habité du monde. Cette présence ne peut qu'être utile à la base en apportant avec elle quelques vertus féminines, telles le bon sens, et le soin, qui parfois, manquent tant à Kerguelen. Rappelons que sur d'autres bases d'autres pays, la mixité est couramment admise sans qu'il en soit résulté des difficultés particulières.

Les districts de Crozet et d'Amsterdam, beaucoup plus petits, ont trouvé un équilibre, un style, un mode de fonctionnement qu'il paraît inutile de chercher à changer à tout prix mais, à terme, la présence de femmes serait également normale.

Y aurait-il des candidates? Cela est une autre question, mais qu'il faut poser à sa juste place, c'est-à-dire, une fois la possibilité ouverte et non pas, comme certains le font aujourd'hui, en légitimant l'absence de femmes... par l'absence de demande de candidature. Comment pourraient-elles être candidates, en sachant dès le départ qu'elles ne peuvent être retenues!

Cette féminisation serait d'autant plus aisée à mettre en oeuvre que les temps de séjour seraient plus courts. Cette question est d'ordre général et pas exclusivement liée à la féminisation.

3. Le reformatage ou le raccourcissement de la durée des missions

Parmi les propositions qu'il formule dans le but d'améliorer l'efficacité de l'organisation militaire, le contrôleur général des armées Charpentier a évoqué et solidement argumenté l'idée de la réduction des effectifs permanents.

Cette idée part du constat simple que l'activité en période d'hivernage est très faible du fait du climat, de la brièveté des jours et des conditions de vie, et qu'il est inutile d'entretenir sur place un effectif relativement abondant qui, pour les raisons indiquées, devient largement inoccupé.

Comme l'observe M. Charpentier, le résultat actuel combine un rendement faible avec un coût de revient élevé. Par conséquent, il paraît plus judicieux de limiter les effectifs d'hivernage au strict minimum, pour assurer, en quelque sorte, une "veille technique", et de renforcer la présence au cours de l'été.

Ces arguments avancés par les effectifs militaires devront être naturellement transposés pour l'ensemble des personnels.

La réduction du volume des hivernants

(extraits du rapport du contrôleur général des armées M. J.P. Charpentier -1992)

«La conception actuelle repose sur le maintien d'une activité autre que scientifique pendant l'hivernage et donc de personnels pour l'accomplir. Or, l'expérience montre, que les travaux effectués hors de la période estivale sont des plus réduits sur le plan de l'efficacité pour des raisons propres aux sites. De plus, toute activité de travaux publics implique de renforcer les soutiens strictement logistiques (restauration...) d'où un accroissement supplémentaire d'hivernants.

Le résultat combine ainsi un rendement faible avec un coût de revient élevé. Aussi, on peut se demander s'il ne serait pas plus expédient d'adopter le modèle pratiqué en Terre-Adélie, c'est-à-dire de réduire la taille des missions d'hivernage au strict nécessaire pour permettre le maintien de la souveraineté et de la recherche scientifique, avec des soutiens réduits à ces seuls besoins. Les autres activités construction de travaux publics, de voirie etc... seraient réalisées exclusivement l'été, pendant cinq à six mois avec, dans ce cas, des équipes beaucoup plus importantes qu'actuellement (...).

Un hivernage réduit implique que toutes les parties prenantes, présentes dans les bases, conjuguent leurs efforts pour aller dans la même direction. En effet, outre le territoire, un tel resserrement concerne Météo-France et surtout l'Institut polaire.

Cela n'implique pas une diminution des activités mais peut-être d'adopter une approche différente de l'activité en période hivernale. Ainsi, dans tous les districts, l'attention du signataire a été attirée par le chef de district sur l'activité très variable des divers personnels composant la mission, certains arrivant difficilement à accomplir leur tâche alors que d'autres étaient nettement moins occupés, ce qui leur permettait d'assurer volontairement des activités bénévoles utiles pour la communauté.

La recherche de la pluridisciplinarité semble parfois possible, sans amoindrir le contenu de la mission elle-même. On peut d'ailleurs se demander si ces activités scientifiques ne pouvaient être assurées par des V.A.T., si la contrainte financière n'imposerait pas de tels regroupements. (...).

Sans vouloir anticiper sur le format idéal de missions réduites (...) on peut au seul résultat d'un passage dans les trois bases, avancer quelques pistes en ce sens :

A Crozet, la 29ème mission comprend 41 personnes ; un resserrement pourrait la ramener dans un premier temps autour de 30 personnes (le médecin pouvant également cumuler ses fonctions avec celles de chef de district).

A Kerguelen, la 42ème section pourrait ainsi passer de 81 personnes à une soixantaine d'hivernants (besoins futurs du C.N.E.S. non compris) et à Amsterdam à 28 ou 29 postes contre 35 à la 43ème mission.

Au total, un premier resserrement ramènerait les hivernants des trois missions de 157 à 118/120 personnes, soit une diminution de près de 25 % et en valeur absolue à une situation légèrement inférieure à celle des années 1978-1980. Cet objectif peut donc être atteint».

Ces propositions sont rappelées pour mémoire. Votre rapporteur ne les partage pas toutes à la lettre. Ainsi, la solution envisagée de cumuler les fonctions de chef de district avec celle de médecin, paraît pouvoir être imaginée pour la base de Kerguelen - qui dispose aujourd'hui de deux médecins-soignants. Il s'agirait de nommer un chef de district-médecin en sus du médecin capitaine qui lui seul resterait médecin-soignant. Cette solution est distincte de celle proposée par M. Charpentier, qui propose de fusionner les deux fonctions (encore que cela pourrait se concevoir pour une période d'hiver à effectif réduit).

La présente proposition fait bien l'économie d'un poste (il y aurait un seul médecin soignant à Kerguelen, ce qui, en temps ordinaire, paraît suffisant), mais conserve une "réserve" médicale, en cas d'opération, ou d'un afflux de demandes de soins liées à la présence dans la zone de bateaux de pêche... En effet, le chef du district, quoique médecin, n'aurait, en temps normal, aucune activité médicale et le partage des rôles serait respecté ; mais il pourrait, en cas d'urgence, aider le médecin traitant. Il va de soi que dans cette hypothèse, le médecin chef de district, devra avoir des qualités différentes de celles qui lui sont demandées à titre médical.

D'autres postes paraissent également surdimensionnés, notamment la météorologie.

Cette évolution est d'ailleurs envisagée par les services eux-mêmes. Ainsi, *«la mise en place d'une station automatique, capable d'acquérir sans intervention constante l'ensemble des "paramètres mesurables" (vent, pression, température, humidité) est envisagée en 1995 dans chacune des îles australes. Les personnels continueront bien sûr d'assurer les tâches d'observation réduites aux autres paramètres (nébulosité notamment), ainsi que le radiosondage et la surveillance de l'instrumentation (particulièrement sollicitée dans de tels climats). Cette automatistion se traduira alors, tant à Crozet qu'à Kerguelen, par la suppression d'un agent. L'effectif total pourrait donc être ramené en 1995 de 13 à 11 agents»*.

La recherche d'une plus grande polyvalence, ainsi que des efforts de contraction des effectifs en surnombre ont été entrepris au cours de ces derniers mois, à l'initiative de l'administrateur supérieur.

Ainsi, tout récemment (24 mars 1993), l'Administrateur supérieur a demandé au bureau des personnels militaires de remplacer un frigoriste par un agent chargé de la comptabilité, la gestion du magasin d'approvisionnement, la gestion de la coopérative, ainsi que la gestion des personnels affectés à la ferme du district et le suivi de la production végétale et animale.

Ces efforts, louables, doivent être salués et encouragés.

II - L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE DES HIVERNANTS

A. SITUATION : UN ENVIRONNEMENT PARTICULIÈREMENT FRAGILE ET INSOLITE

En dehors même des conditions climatiques, du relief et de l'environnement végétal, le cadre de vie sur les bases est particulièrement insolite, en raison de la contradiction manifeste entre une réussite exceptionnelle liée à la présence permanente d'animaux rares ou d'une géologie extraordinaire (géophysique, géomorphologie, géoarchéologie) et un échec non moins patent lié à certains dégâts causés par la présence humaine.

A tout visiteur curieux apparaissent quatre images fortes :

- deux images "naturelles" : le milieu géologique et les animaux qui offrent un potentiel touristique et scientifique majeur :

- deux images "surnaturelles" ou plutôt résultat de la présence humaine : les équipements et les déchets.

Les premières seront examinées dans la suite du rapport, il est proposé de se limiter dans la présente partie aux secondes.

1. Les équipements

D'un autre côté, les hommes des terres australes et antarctiques vivent dans des bases qui ressemblent à des chantiers. Comme tout fut importé, les premiers hivernants durent loger dans des baraques adaptées, légères et faciles à monter. Les premiers baraquements métalliques de chantiers ("cabanes Filiod") ont fait place à des constructions en béton -lui aussi importé-. Les uns et les autres sont disposés de façon plus ou moins harmonieuse au gré des initiatives individuelles et apparaissent sans fil conducteur.

Le climat, le caractère de quelques hommes et la géographie ont pourtant imposé des styles. La base d'Alfred Faure dans le district de Crozet est un campement de chantier classique, relativement concentré autour d'une sorte de grande place ouverte sur la mer. La base de Martin de Vivies, la plus souriante, dans le district d'Amsterdam ressemble à un lotissement déjà ancien mais

qui, convenablement entretenue, aurait bien vieilli avec une rue principale et des maisons peintes tirées au cordeau entourées de jardins clos par des murets ou des barrières (?!). La base de Port aux Français dans le district de Kerguelen a davantage utilisé l'espace : elle ressemble à une banlieue banale, avec des rues, des croisements, des constructions de toute époque (vieilles cabanes de chantier, carrés préfabriqués, maisons en béton, et même ancienne maison coloniale en bois) ainsi que des rues et des voitures ; mais, il y manque sourire et âme.

Sans doute chaque construction a ses défenseurs et sa justification. Sans doute est-ce par ignorance que tout touriste de passage peut être amené à formuler quelques critiques, il n'en demeure pas moins que certaines réalisations appellent quelques observations.

Ainsi, on peut s'étonner du choix fait il y a quelques années de la construction d'immeubles à étages (qui décuplent les difficultés de construction et donnent prise au vent), de l'orientation clairement affichée de construire des immeubles en dur, c'est-à-dire en béton importé, sans utiliser la pierre, présente sur certaines îles. Le bois qui vieillit infiniment mieux que tout autre matériau sous ce climat devrait devenir le matériau privilégié. On comprend mal également la conception plus que curieuse de tel ou tel bâtiment, notamment l'immense réfectoire sans âme à Kerguelen et surtout le nouveau bâtiment mixte de Crozet, dit "bâtiment BIOMAR", dont la construction a été décidée il y a quelques années. Ce bâtiment est construit sur deux niveaux avec plan d'accès incliné, escalier en rondes, chambres aux formes recherchées, mêlant dans un même immeuble les chambres individuelles des hivernants et les salles de biologie dans lesquelles seront enfermés les manchots, dont la plupart des ouvertures sont condamnées ou opaques, et qui pour finir, constitue un bâtiment construit face à l'océan mais pratiquement sans fenêtre et sans lumière !!!

Le caractère "*exagérément expérimental*" du bâtiment ne paraît apparemment pleinement adapté ni aux conditions réelles de vie des hivernants ni à l'environnement budgétaire du moment. Signalons, enfin, que ce bâtiment, décidé et commencé il y a cinq ans, n'est toujours pas achevé.

Les restrictions budgétaires et quelques circonstances atténuantes (telle que l'incendie du Marion Dufresne qui a retardé un déchargement), ne peuvent à elles seules expliquer ce retard. Ainsi, certains travaux ont dû être recommencés cinq fois, en raison des conditions climatiques, qui dès l'origine, auraient dû être convenablement intégrées dans le projet.

Cette réalisation doit aujourd'hui être assumée par la nouvelle équipe. Les moyens budgétaires doivent être dégagés à cet effet. Plus vite ce dossier sera fermé et mieux les T.A.A.F. pourront s'engager dans leur vraie vocation.

On peut s'étonner enfin, à Kerguelen, de la présence surabondante et mal maîtrisée de véhicules de toute sorte, notamment de voitures particulières (plus de 20 voitures particulières pour un parc de 80 véhicules sans compter les engins) dont l'usage est si répandu, sur une base qui est à peine plus grande que la place de la Concorde, qu'il a fallu rétablir les plaques d'immatriculation... en raison des accidents de la route.

De telles dérives ne peuvent pas ne pas remettre en cause les services intéressés, notamment les responsables des services techniques qui ont, soit initié, soit réalisé, soit laissé faire ou n'ont pu s'y opposer. La présence du C.N.E.S. à l'écart de la base aura tendance à renforcer ce phénomène, qu'il faudra prévenir car les habitudes une fois prises...

2. Les déchets

Enfin, la vie sur les bases génère aussi des déchets dont la gestion est apparemment très mal maîtrisée. Cette difficulté n'est évidemment ni récente ⁽¹⁾, ni propre aux bases françaises des terres australes, mais les dégradations, dans cette partie du monde, y apparaissent plus encore.

Comme ailleurs, ces déchets sont de trois types : ménagers, naturels, chimiques. Certains sont traités, ce qui là-bas, signifie triés ou le cas échéant, brûlés, d'autres pourrissent au vent ou sont jetés à la mer, soit du bord des falaises (déchets ménagers), soit en plein océan, à partir du Marion Dufresne. Mais quand le wharf est trop court, comme c'est le cas à Amsterdam, les déchets ménagers restent sur les rochers, et quand l'air est trop sain, la ferraille résiste et s'accumule. Ça et là quelques tas apparaissent, véritables verrues sur ces îles mythiques.

Les déchets chimiques ne font pas l'objet d'une attention suffisante. Votre rapporteur a personnellement pu voir dans une base un important stock de produits chimiques dangereux qu'on lui a montré datant de plusieurs années, l'Administrateur supérieur actuel se trouvant confronté au problème complexe de leur élimination. Encore ne s'agissait-il que d'un dépôt dans une base centrale. Les

1. Les premières caricatures des expéditions polaires montraient déjà avant guerre, à côté des traces que laissaient sur la neige un engin chenille... une boîte de conserve.

dépôts, dans les cabanes éparpillées dans l'île, qui servent aux manipulations des chercheurs sont certainement plus importants encore. Quel danger polluant pour les T.A.A.F., quel gaspillage d'argent !... Quelle réputation enfin si tout cela était mis en avant ou dénoncé par des concurrents ou des envieux !...

La responsabilité est naturellement collective, et aucun hivernement ne peut s'en exonérer, y compris et parfois même surtout parmi les plus ardents "*défenseurs de l'intégrité*" des îles. Mais il s'agit de faire le point entre l'inévitable et la facilité née de l'habitude, de combattre le premier, et de refuser de succomber à la seconde.

Tout le monde se plaît à reconnaître et met en exergue que les Terres Australes et Antarctiques française sont avant tout des terres sanctuaires à vocation scientifiques ; à terme et dans une approche idéaliste, les scientifiques pensent qu'il faudrait les restituer dans leur existence authentique d'origine.

Or, il apparaît qu'à l'heure actuelle les hommes de science ne se sont pas toujours suffisamment préoccupés de la pollution apportée au milieu par la présence de l'homme. Les nouvelles réglementations internationales interdisent à présent de jeter par dessus bord certains objets, ce qui veut dire que jusque-là ils étaient effectivement évacués de cette façon, ce qui, pour les Terres Australes et Antarctiques françaises, n'aurait pas dû être envisageable quand les îles sont fréquentées par des personnes hautement qualifiées pour empêcher toute pollution et dont la sensibilité devrait être portée vers cet aspect. On a l'habitude de précipiter par dessus la falaise les déchets et fort probablement les déchets de toutes sortes. Quelques initiatives individuelles corrigent cet état de fait, ainsi dans une des stations de l'île un jeune V.A.T. a pris l'initiative de placer un seau pour récolter les piles. Ces initiatives doivent inspirer des réformes plus profondes.

Un tel rapport ne peut se borner à un constat sévère. Cette mission ne trouve son sens que dans les propositions qu'elle suscite.

B. PROPOSITIONS

Des propositions touchant à l'organisation des bases ne peuvent être que sommaires, tant le passage dans les districts a été furtif. Néanmoins, compte tenu des observations critiques formulées ci-dessus, votre rapporteur croit pouvoir suggérer quelques orientations ou aménagements concernant d'une part les équipements, d'autre part les matériels, enfin la gestion des bases.

1. Les équipements

a) *En matière de construction, il convient de privilégier :*

- soit la rapidité des travaux (une grande société monte aujourd'hui des hôtels en un mois !). Sauf exception, les travaux ne devraient pas durer plus d'une campagne, sous peine de recommencer plusieurs fois les mêmes opérations comme ce fut le cas pour le bâtiment "Biomar" à Crozet.

- soit la "chaleur" et l'esthétisme. Le métal, le plastique ou le béton manquent de l'une et l'autre, et seront in fine autant de polluants.

Le bois, dans ces latitudes est exceptionnellement résistant. Port Jeanne d'Arc, situé dans une des îles de Kerguelen, abrite les débris d'un ancien port baleinier abandonné en 1928. Les maisons se sont pratiquement toutes écroulées, sous l'effet du vent ; en revanche, on peut être frappé par la qualité du bois soumis pendant 60 ans au gel et aux intempéries. Comme le faisait remarquer un scientifique : *"ce n'est pas l'eau qui pourrit le bois, ce sont les germes qu'elle contient. Or, l'eau et l'air dans les îles sont parmi les plus purs au monde : l'air extérieur à Kerguelen est plus pur que l'air stérilisé à Paris"*.

Il subsiste une seule maison de bois à Port aux Français, héritière des premières bases. Bordée de chaque côté par une route, elle abrite une ancienne bibliothèque aujourd'hui peu fréquentée, en raison des changements de goût des hivernants, d'une offre de livres un peu *"vieillots"* et d'une situation particulière peu favorable à sa fréquentation. Mais elle demeure, plus belle et impressionnante que tout autre bâtiment.

Comme l'a déjà souhaité l'Administrateur supérieur actuel, il paraît nécessaire de favoriser les constructions en bois. Il n'en coûterait pas plus cher qu'aujourd'hui, et le résultat ne peut être que meilleur, surtout pour l'entretien et l'esthétique. De même, le véhicule incendie à Kerguelen est obsolète et doit être remplacé par un fourgon citerne.

Dans le même ordre d'idée, il paraît impératif de sauvegarder les derniers vestiges du Port Jeanne d'Arc, port baleinier d'avant-guerre, évoqué ci-dessus. L'entretien des ultimes maisonnettes reviendra infiniment moins cher que la construction d'un nouveau bâtiment triste et bétonné. Une des deux baraques en bois restantes présentait un trou béant dans sa toiture : c'était avec le vent, sa disparition certaine. L'administrateur supérieur m'a récemment annoncé la bonne nouvelle qu'il avait fait remédier à cet état et fait restaurer le toit. Ce sont les premiers *"monuments historiques"* du passage des hommes aux Kerguelen.

b) Concernant les structures, il convient de réfléchir au recentrage des missions confiées au service technique. Malgré quelques réussites (tel le bâtiment du C.N.E.S., construit à Port aux Français), le poids confié à ce service en raison de la multiplication des chantiers paraît excessif. L'autorité du chef de district risque d'en pâtir, surtout à Kerguelen, dans la mesure où il se trouve totalement encadré par des services scientifiques pratiquement autonomes et des services techniques de plus en plus indépendants.

Une plus grande maîtrise des opérations d'aménagement, grâce à un service technique mieux cadré, est actuellement indispensable aux T.A.A.F.. Le recentrage des missions du service technique sur les tâches de conception (type Plan d'occupation des sols), de supervision et de contrôle paraît préférable au système de régie directe qui permet aux T.A.A.F. d'être à la fois maître d'oeuvre et maître d'ouvrage, système qui n'est pas nécessairement adapté à tous les chantiers.

Les erreurs et les outrances passées sont trop visibles pour ne pas chercher à corriger ce qui peut l'être. Il est, en tout cas, toujours utile et souhaitable de rechercher l'amélioration et le progrès.

L'expérience de la Terre Adélie paraît intéressante sur le plan technique, car la piste aérienne a pu être construite en respectant délais et coûts prévisionnels, grâce au suivi des équipes. Les mêmes équipes travaillaient à un rythme très soutenu au cours d'étés successifs, alors que les personnels étaient réduits en hiver. L'expérience acquise est particulièrement intéressante. Il paraît indispensable que cet investissement en recherche puisse être valorisé par la suite.

2. Les matériels

a) Concernant les matériels, un inventaire complet des stocks et des besoins apparaît indispensable. L'absence de gestion des stocks est en effet manifeste. Les générations de scientifiques qui se sont succédées depuis 1955 ont emporté et souvent laissé sur place des matériels et produits, qui ne servent plus, chaque nouvel arrivant préférant, par précaution, emporter avec lui tout un matériel indispensable ou dont l'utilisation peut s'avérer nécessaire, sachant qu'en cas d'oubli, il ne sera pas possible d'y pallier sur place.

Tous sont concernés par ce contrôle manifestement insuffisant : chercheurs, agents techniques et responsables des magasins d'approvisionnement. Très rapidement les stocks accumulés deviennent inutilisables (1).

Cet inventaire doit en premier lieu concerner les produits chimiques.

Le stock actuel doit être analysé. Il paraît indispensable et urgent que tout matériel amené par les chercheurs soit dûment répertorié, et comporte une identification indélébile (votre rapporteur a effectivement vu sur des produits de haute toxicité des étiquettes de papier banal qui peuvent facilement se détacher ou s'effacer au cours des temps) ; il faut également que le mode de destruction ou de neutralisation soit indiqué pour chacun des produits, et que avant d'en introduire on s'assure qu'il n'y en ait plus sur le site, car la méthode qui consiste à dire à celui qui va mener l'expérience *"emmenez ce dont il vous faut pour être sûr de l'avoir"* sans qu'on se soit informé de ce qui est sur place paraît intolérable à l'égard du respect de la nature et de cette terre hautement sensible et aussi des dépenses.

Ce bilan doit en second lieu concerner le parc automobile.

La situation est manifestement mal maîtrisée. Outre le nombre peut-être excessif de véhicules à Kerguelen, certains engins sont totalement dépassés. Les hivernants d'Amsterdam utilisent encore un 4 x 4 de la guerre d'Indochine, d'abord affecté à Kerguelen, puis réformé, ensuite affecté à Crozet, puis réformé, et qui a enfin échoué sur l'île d'Amsterdam (c'est une sorte de relique et un bon point pour les mécaniciens d'entretien, mais à quel coût ? !). Les véhicules incendie devraient également être réformés, notamment à Kerguelen.

C'est moins le trafic qui est en cause que le coût en investissement, en carburant, en stockage, en entretien, en personnel et, surtout, l'incidence sur les comportements ; à Port aux Français, la richesse du parc est telle qu'on utilise aujourd'hui la voiture encore plus souvent qu'à Paris, y compris pour des distances dérisoires. Il est vrai qu'il n'y a pas de problème de parking, mais le VTT sauf, jours de grand vent paraîtrait devoir être le locomobile de base. La voiture est, là encore, un signe extérieur de richesse et d'aisance et est, par conséquent, revendiquée tour à tour par chacun des services, justifiée peut-être mais à surveiller de près.

1. Ainsi, on a pu noter dans la coopérative de Kerguelen, plus de 30 masques d'escrime, sans doute autrefois commandés par un chef de district escrimeur, mais qui ne servent plus depuis longtemps...

Cette dérive s'inscrit dans un contexte, il est vrai, propice à ce genre de phénomènes et un climat qui n'invite pas à la marche. Le grand nombre d'hivernants qui favorise les clans, l'éclatement des lotissements, l'absence de vrai bâtiment, la vidéo et l'automobile (1) ne doivent pas faire de Port aux Français ou donner l'image d'une triste banlieue, heureusement animée par la présence ronflante, réjouissante et confiante des éléphants de mer.

Quelle surprise !

Kerguelen, en raison de l'imaginaire qui lui est associé, impose un cadre de vie qui ne doit pas être celui de la "désolation".

b) Cet inventaire doit être complété par la mise en place de déchetteries avec une possibilité d'une gamme de tris maximale

C'est certainement se donner une fausse vaine conscience que de trier et de piler le fer et le verre, qui sont ensuite chargés sur le Marion Dufresne, et largués en pleine mer. Ce sont là, deux éléments certainement non polluants (qui ont au moins l'avantage de ne pas pouvoir être confondus avec une proie ou un poisson comme le sont les filets ou les matières plastiques. Quelle tristesse de voir une otarie, le cou enserré par un filet qui dans quelques mois entaillera sa chair et la conduira à la mort, ou de savoir que, beaucoup plus au nord, les tortues meurent d'avoir avalé les ronds de plastiques qui entouraient les canettes de bière ...), mais l'acceptation du geste de les larguer par-dessus le bateau, par un milieu scientifique qui a la connaissance et devrait être exemplaire du point de vue de la lutte contre la pollution, paraît peu satisfaisante intellectuellement.

Ces déchets-tris pourraient être avantageusement complétées par l'entretien de quelques porcs qui se chargeraient de transformer les déchets organiques. Cette proposition renvoie à l'organisation des bases.

1. Le phénomène est d'ailleurs cumulatif. Faut de conception générale sur l'organisation de la base, des constructions sont éclatées loin du centre, rendant (plus ou moins) nécessaire l'utilisation de plusieurs automobiles puisque les équipes font des rotations. La facilité de déplacement accroît à son tour l'isolement des équipes, qui ont tendance à recréer, chacune dans leur bâtiment, une vie autonome ; ainsi, la vieille bibliothèque centrale en bois, héritière des anciens bâtiments de la base, est-elle aujourd'hui totalement abandonnée au profit de mini-bibliothèques propres à chaque équipe. La vie collective à Kerguelen en pâtit. Le risque paraît tel que votre rapporteur croit pouvoir suggérer l'idée d'une affectation d'un véritable animateur de formation, adjoint au chef de district. La personnalité et les qualités personnelles de ce dernier doivent, dans tous les cas, être très grandes pour parvenir à gérer cette situation.

3. L'organisation des bases

L'organisation des bases pourrait être modifiée par deux propositions.

a) Une gestion élargie aux questions agricoles

Quelques scientifiques ont parfois évoqué les craintes que leur inspiraient l'introduction d'espèces animales extérieures à l'île, entraînant avec elles la détérioration du milieu naturel, l'élimination d'espèces autochtones, et les risques de maladie, pour l'homme comme pour les animaux.

Devant ces craintes, quelques expériences, qualifiées de scientifiques ont été menées, parfois au mépris du bon sens ou de la loi, tandis que d'autres initiatives spontanées, ont été arrêtées. Toutes avaient pour objectif d' "éradiquer" toute présence animale "productrice" étrangère à l'île. Autrefois, chaque base avait son lot d'animaux domestiques, comme dans n'importe quelle implantation de ce type dans le monde. La plupart ont été éliminés. Aujourd'hui, seuls restent les poulaillers, grâce à l'action bénévole de quelques uns. Les porcheries, elles, ont été fermées.

En vérité, le risque n'est pas dans l'animal, sanitaire­ment contrôlé, mais plutôt dans l'absence de gestion des troupeaux. Des personnels parfois non spécialisés se trouvent vite dépassés par l'ampleur des augmentations non gérées des troupeaux, et il paraît a priori plus simple pour tout le monde, de renoncer à ce type d'élevage, alors qu'une gestion adaptée et bien faite n'apporterait que des avantages tout en réduisant les nuisances.

L'évolution des goûts et des habitudes, comme la facilité, a accéléré le recours désormais systématique aux produits congelés. La dérive est telle que même quand les produits sont frais, on les congèle d'abord avant de les manger (ex : la langouste d'Amsterdam). La facilité des produits congelés ne doit pas faire oublier ni leur goût, différent des produits frais, ni leur coût (transport, stockage) ni leurs emballages plastiques qui leur sont associés.

Une telle habitude ne pouvait que surprendre un sénateur, de surcroît d'Alsace (région renommée aussi pour sa gastronomie) et vétérinaire.

Inutile de rappeler que le porc est une incroyable machine à digérer et à transformer les déchets, sans besoins d'apports alimentaires complémentaires. Les poules et volailles ont des vertus similaires.

Les porcs se chargeraient de transformer les déchets organiques ce qui imposerait, dès le départ, aux cuisines un tri des abondants de restes des repas. Cela aurait en plus l'avantage de ne pas favoriser les rats, chats, voire lapins, des animaux introduits et indésirables et qui pullulent dans les îles et éviterait ce jet à la mer tellement négligeant et scandaleux, les restes étant alors consommés par les porcs. La seule objection qui a été formulée par quelques responsables c'est la question de la transmission du ténia. Cela ne paraît pas fondé (1).

La quasi totalité des déchets alimentaires générés par les bases, pourrait être absorbée par la présence et l'entretien facile de quelques porcs. L'affectation d'un (ou plusieurs dans le cas de Kerguelen) V.A.T. agricole, faciliterait cette réintroduction et irait de pair avec la gestion des autres espèces utiles.

Votre rapporteur estime devoir faire cette recommandation.

b) La recherche d'une complémentarité des districts

Cette valorisation agricole des bases pourrait prendre tout son sens en utilisant les complémentarités de chaque district : chaque district a ses richesses naturelles. Crozet en a il est vrai fort peu, mais Kerguelen a des ressources en moules, truites, poissons, moutons, mouflons, rennes, lapins et Amsterdam entre ses ressources piscicoles a surtout ses vaches et ses langoustes. Aujourd'hui, les liens, les échanges inter-îles sont trop rares, chacun vit en autonomie quasi totale. Les T.A.A.F. pourtant, gagneraient à valoriser le potentiel de chacune en créant des courants d'échanges, même modestes, tant avec les éventuels visiteurs (notamment les pêcheurs) extérieurs, qu'entre les îles.

1. Il est vrai que le porc peut être l'hôte intermédiaire de la larve (Cysticerque) du ténia solium, qui est rare et peu dangereux car la viande de porc étant consommée cuite, dans ce cas le cysticerque est détruit par la chaleur. Cela ne comporte qu'un certain danger chez le boeuf ou le cysticerque de ténia saginata peut avoir un pouvoir infestant chez l'homme car la viande bovine est souvent consommée crue en tartare ou sous forme de steack saignant voire bleu. Le traitement en est somme très facile et efficace. Par ailleurs, cet apport de viande fraîche est extrêmement apprécié par les personnes présentes. Cela permettrait aussi de faire une petite fête ou animation, "des cochonnailles" pareilles à celles des villages de chez nous. Pour ce faire, il suffirait que soit installé sur l'une des îles, un petit élevage de 3 à 5 truies avec un verrat, les porcelets issus de cet élevage seraient, une fois sevrés, fournis aussi aux autres bases pour y être engraisés... Il est évident que seul l'élevage à besoin d'un petit parcours extérieur bien clos et que pour l'engraissement ceci n'est presque pas nécessaire.

La décision récente de l'administrateur supérieur des T.A.A.F. d'échanger le poisson pêché par les navires de pêche ukrainiens, présents sur la zone, contre les moutons de Kerguelen va totalement dans le sens souhaité par votre rapporteur et paraît être une excellente initiative.

Cet échange a eu lieu en mars 1993 lors du début de la campagne de pêche des chalutiers ukrainiens, qui a donné lieu à des mouvements inhabituels sur la zone (succession de chalutiers et palangriers, arrivée de l'Albatros, patrouilleur de la marine nationale). Il est intéressant de reproduire le télex transmis par le chef de district à l'administrateur supérieur.

«Tous ces mouvements de navire ont permis de réaliser des échanges de nourriture : 30 moutons sur pieds et 3 carcasses de mouton livrés aux bateaux ukrainiens en échange de 3 tonnes de poisson. 10 moutons et 1,2 tonne de poisson à destination de Crozet par Albatros. 5 moutons pour Albatros. Kerguelen a reçu 300 kg de langoustes et 5 boeufs d'Amsterdam.

Ces échanges de vivres peuvent être estimés à 100.000 francs en valeur économique moyenne».

De telles initiatives sont excellentes et restent à encourager.

III - L'ACTIVITE DANS LES T.A.A.F.

Les T.A.A.F. sont habituellement présentées comme une terre de sciences, en raison d'une faune, d'une flore, de richesses minérales, d'une situation géographique et géologique exceptionnelles. Ces activités traditionnelles seront prochainement complétées par la valorisation d'un potentiel encore peu exploité.

A. LA SITUATION ACTUELLE : LA RECHERCHE DANS LES T.A.A.F.

1. Présentation : les T.A.A.F., terres de sciences

Les T.A.A.F. présentent sur le plan scientifique, trois caractéristiques générales.

• **L'activité scientifique y est ancienne.**

«Les observations et expéditions scientifiques dans les T.A.A.F. sont nombreuses et anciennes. Les premières remontent à 1840, date de la première de ces expéditions, menée par Sir James Clarke Ross, accompagné de nombreux scientifiques qui ont étudié sur l'île, la flore, la faune et la géologie locales. Cette expédition a également permis les premières observations sur le magnétisme terrestre et la météorologie et les premiers relevés hydrographiques. Le développement historique des recherches est rappelé ci-après.

Plus tard, quatre expéditions en provenance des Etats-Unis, d'Allemagne et d'Angleterre ont étudié le passage de Vénus devant le soleil en 1874-1875 et en ont profité pour accumuler nombre d'observations intéressantes sur la géologie, la faune et la flore de Kerguelen.

Jusqu'au milieu du vingtième siècle, les études qui y ont été faites concernent principalement les observations sur la magnétisme terrestre et la météorologie, les relevés hydrographiques et géologiques, la faune et la flore. Le naturaliste E. Aubert de la Rüe en particulier, au cours de ses trois missions de 1931 à 1953, a beaucoup contribué par ses observations à la connaissance approfondie de l'archipel de Kerguelen.

Le 1er janvier 1950, la station météorologique est mise en place sur le site nommé Port aux Français par l'administrateur Sicaud. Cette station est la première installation permanente de la nouvelle base qui ne cessera de s'agrandir jusqu'à nos jours.

En 1957, à l'occasion de l'année géophysique internationale qui marquera une étape importante dans le développement de la base, de nouvelles implantations scientifiques sont créées ainsi que le premier bâtiment d'habitation. Il s'agit des laboratoires d'étude des rayonnements cosmiques, du magnétisme, de l'ozone atmosphérique et des aurores australes.

Port aux Français est depuis occupé par des équipes de scientifiques qui s'y relaient, certaines y passant même des années complètes».

Extrait d'une revue interne du C.N.E.S.

• **Ce potentiel scientifique s'est trouvé protégé sur le plan juridique par une série de dispositions.**

Ainsi, un décret du 27 octobre 1938, du ministre des colonies, Georges Mandel, crée avant même que cette notion ait un contenu juridique bien précis, un "*parc national antarctique français pour la préservation des espèces de toutes sortes qui fréquentent ces îles*

australes". Ainsi sont interdites les chasses aux mammifères marins (ours marins, éléphants de mer, léopards de mer) et aux "*grands oiseaux de mer*" en particulier les manchots, gorfous et formes voisines...

Un arrêté du 27 février 1960 complète ce dispositif en Terre Adélie.

• En outre, l'une des caractéristiques des recherches scientifiques dans les T.A.A.F. est de s'insérer, fréquemment, dans un réseau mondial d'observations :

Programme BIOMASS (Biological investigations of Marine Antarctic System and Stocks) lancé en 1976 dont le but est de mieux comprendre les écosystèmes antarctiques et d'évaluer notamment les ressources en poissons et krill.

Programme IAGO (Interaction Atmosphère Glace Océan) lancé en 1975, dont le but est d'établir des modèles de circulation de l'atmosphère.

Programme SPARMO (Solar Particles and Radiations Monitoring Organisation) lancé en 1962, dont le but était de mesurer le "*rayonnement galactique*" par des lancers de ballons simultanés à différentes latitudes.

Programme WOCE (World Ocean Circulation Experiment) lancé en 1989, dont le but est d'étudier les échanges entre l'atmosphère et l'océan.

On distingue habituellement les sciences de la terre et les sciences de la vie. Il est proposé de rappeler l'éventail des observations et recherches dans chacun de ces domaines, et de présenter quelques uns des travaux en cours au moment de la mission de votre rapporteur.

2. Les sciences de la terre

• *Géophysique externe*

- Surveillance en continu des relations soleil terre et étude de l'environnement terrestre par la mesure de l'ionosphère, l'observation des aurores australes, la mesure du rayonnement cosmique, la mesure en continu des variations de la couche d'ozone. Cette dernière étude a permis d'évaluer correctement la couche d'ozone en hiver, celle-ci ayant été sous estimée dans l'interprétation de l'observation satellitaire.

- Etude de la physico-chimie de l'atmosphère, avec mesure des faibles radioactivités, du gaz carbonique et des gaz rares. Mesure de l'évolution du taux de gaz carbonique dans l'atmosphère, liée à la connaissance des taux des millénaires passés (jusqu'à moins 200.000 ans), élément clé pour la compréhension des processus écologiques planétaires.

- Etude des micrométéorites : cette poussière cosmique, récoltée dans les collecteurs exempts de pollution que constituent les zones de glace bleue, a une masse suffisante pour permettre des analyses approfondies par des méthodes dites de spectrométrie.

- Etude du magnétisme terrestre et des ondes magnétosphériques.

- Etude des polluants atmosphériques.

- Observations météorologiques.

La présence de la météorologie nationale se justifie principalement par la participation à la veille météorologique mondiale ; la France est internationalement engagée à réaliser les observations en altitude de ces sites ; cet élément est absolument essentiel, puisque les radiosondages qui sont à la base de la prévision sont nécessaires à l'ensemble de la communauté météorologique ; l'atmosphère terrestre constitue en effet un système unique dont l'évolution doit être surveillée sur l'ensemble de la planète pour servir de base aux prévisions.

On peut rappeler que la mise en place d'une station automatique, capable d'acquies sans intervention constante l'ensemble des "paramètres mesurables" (vent, pression, température, humidité) est envisagée en 1995 dans chacune des îles australes. Les personnels continueront bien sûr d'assurer les tâches d'observation réduites aux autres paramètres (nébulosité notamment), ainsi que le radiosondage et la surveillance de l'instrumentation (particulièrement sollicitée dans de tels climats). Cette automatisation se traduira alors, tant à Crozet qu'à Kerguelen, par la suppression d'un agent.

Les travaux de physico-chimie à Amsterdam en 1993

"L'étude de la physico-chimie de l'atmosphère : la concentration du CO₂"

*les travaux de Georges Polian,
ingénieur de recherches au C.N.R.S., au centre des faibles radioactivités*

L'étude a pour objet d'appréhender le rôle des océans, dans le cycle de CO₂ ; l'océan, comme d'ailleurs la forêt, est à la fois un puit et une source de CO₂, il absorbe et restitue le gaz dans l'atmosphère. Il est tout à fait important de faire le bilan net des flux. Ces travaux doivent être reliés aux études mondiales sur l'effet de serre, afin de déterminer ultérieurement le plus finement possible, la part de l'émission naturelle de CO₂, et la part de l'émission artificielle.

Cette analyse permet par un travail de modélisation de prévoir quelle pourrait être la concentration de CO₂ dans quelques décennies.

Il existe deux stations d'analyses, l'une à Amsterdam, l'autre à Kerguelen. Le site d'Amsterdam est particulièrement intéressant car il se situe à une distance maximale des sources de pollution... Amsterdam présente l'avantage d'être une station totalement insulaire avec des perturbations locales extrêmement faibles. Ces stations font partie d'un réseau d'observation mondial (Nouvelle Zélande, Hawaï, pôle sud...). Les résultats sont communiqués et traités par l'organisation mondiale de météorologie.

• *Géophysique interne et de surface*

- Etude de la structure de la croûte et du manteau supérieur terrestre avec une nouvelle génération de sismomètres.

- Géologie, vulcanologie et pétrologie.

- Géomorphologie (bilan hydrothermique des sols, comportement des formations superficielles face aux agents et processus periglaciaires).

- Glaciologie : étude de la glace bleue ancienne et d'origine lointaine, forages profonds et carottages sur le continent antarctique ; archives climatiques, les glaces permettent la connaissance du climat et de l'environnement atmosphérique des 150.000 dernières années.

Les travaux de géologie à Kerguelen en 1993

*les travaux du professeur Alain Giret,
de la faculté des sciences de Saint-Etienne*

Une équipe internationale de géologues et géochimistes a effectué une courte mission de recherche à Kerguelen en décembre 1992 et janvier 1993. Cette équipe dirigée par le professeur Giret, de la faculté de Saint-Etienne, comprenait, entre autres participants, un professeur américain, un professeur japonais, un chercheur belge. L'équipe ainsi constituée a prélevé 1,7 tonne de roches qui seront conservées et gérées à la "lithothèque" des T.A.A.F., qui est aux roches ce que la bibliothèque est aux livres. Ces échantillons sont ensuite analysés dans les différents laboratoires intéressés.

La géologie et la géophysique sont deux activités majeures des T.A.A.F. La question fondamentale, traitée au milieu des années 70 (c'est-à-dire peu après la première crise pétrolière), consistait à déterminer si l'archipel était une île, ou bien un continent, auquel cas, Kerguelen aurait pu recéler les ressources minérales de tout continent. En dépit de la présence de granits, qui au départ, laissait planer un doute sur la nature géologique du territoire, Kerguelen est la plus vieille île océanique du monde. Cette première étape achevée, un nouveau plan d'études s'est ouvert avec la découverte récente de roches directement issues du "manteau terrestre", c'est-à-dire la sous-croûte qui se situe à une profondeur située entre 35 et 100 km de la surface du globe. Ces échantillons ont été trouvés dans au moins sept endroits différents, ce qui constitue un gisement unique au monde. Cette découverte a mis aujourd'hui l'intérêt des scientifiques du monde entier. De tels programmes internationaux facilitent également les échanges d'étudiants et de chercheurs, particulièrement utiles aux universités françaises.

3. Les sciences de la vie

• *Biologie terrestre*

Ornithologie :

- Ecologie : dynamique des populations d'oiseaux, relations des oiseaux avec le milieu marin, contrôle et baguage des oiseaux, connaissance de leurs performances de vol (utilisation de balises miniatures) ;

- Ethologie : étude de la reconnaissance visuelle et vocale des oiseaux entre eux ;

- Physiologie : étude du jeûne prolongé des oiseaux antarctiques (manchot empereur par exemple), offrant un intérêt pour la physiologie humaine dans des situations pathologiques (grands brûlés, polytraumatisés, obèses, etc...). Etude de la régulation thermique et de l'adaptation métabolique de la faune aux grands froids.

L'écologie animale :

Les travaux d'écologie animale à Crozet en 1993

"Manchots et albatros sous haute surveillance" (*)

*les travaux du professeur Pierre Jouventin,
directeur de recherche du C.N.R.S.*

La faune des T.A.A.F. est exceptionnellement riche et a donné lieu à des observations dès 1840. Les travaux sur l'écologie animale sont certainement les plus populaires des recherches scientifiques aux terres australes et subantarctiques.

Les observations sur le **grand albatros** ont eu un retentissement mondial, car les équipes françaises ont été les premières à organiser un suivi par satellite de ces oiseaux, à l'aide de baguages munis d'une radio émettrice. Avant cette expérience dans la fin des années 80, on ne connaissait les oiseaux marins qu'à terre, alors qu'ils passent 90 % de leur temps en mer en vol. Ces observations ont révélé un certain nombre de records : le grand albatros (10 kg - 3,50 m d'envergure), peut faire jusqu'à 800 km/jour à 80 km/h, et jusqu'à 10.000 km pour aller chercher sa nourriture.

L'intérêt de ces observations renouvelées pour d'autres animaux est double :

- d'une part, préciser la performance et l'évolution des espèces. Les T.A.A.F. possèdent un fichier unique au monde de près de 100.000 animaux de 30 espèces différentes (6 espèces d'albatros, 4 espèces de manchots, 2 espèces de phoques, 2 espèces d'otaries, etc...) dont certaines sont suivies depuis 40 ans !

- d'autre part, permettre de constituer un "bio-indicateur" ou réseau de surveillance de l'océan austral en suivant les lieux et la qualité de la pêche, principal facteur d'équilibre des populations animales. On s'est aussi aperçu des effets dramatiques, des filets dérivants dans lesquels s'empêtraient ces oiseaux magnifiques. Ces filets doivent aujourd'hui être plombés pour ne pas apparaître à la surface.

Le manchot fait également l'objet d'études approfondies, en collaboration avec l'équipe du centre d'écologie et physiologie énergétique du professeur Yvon le Maho.

Une des principales études portant sur l'alimentation des manchots, principal vecteur de survie et de développement de l'espèce. En effet, le succès reproducteur du manchot dépend pour une large part de l'importance des ressources en mer : de faibles ressources signifient une plus grande difficulté pour le manchot à accumuler des réserves corporelles et/ou à stocker de la nourriture pour son poussin dans son estomac. A l'époque où les deux parents se relayent encore l'un et l'autre pour élever un poussin encore incapable de lutter seul contre le froid, un appauvrissement des ressources marines peut signifier un retard du conjoint parti chercher de la nourriture en mer, et, par voie de conséquence, le prolongement du jeûne du couvreur, voire son abandon.

La population ne paraît pas aujourd'hui menacée : la décimation des baleines a libéré des stocks de krill, entraînant à son tour une augmentation régulière des calories des manchots.

Cette étude est complétée depuis 1992, par un programme dit "Programme ECOPHY", mis en oeuvre à Crozet par M. Le Maho du C.N.R.S. de Strasbourg, qui permet de suivre, sans intervention humaine, le poids de chaque individu, sur lequel a été transplanté auparavant un "transpondeur", sorte d'étiquette électronique. 500 manchots sont actuellement "transpondes". Le manchot est identifié et pesé chaque fois qu'il entre dans sa colonie ou la quitte, une balance électronique étant placée sur un point de passage obligé. Le sens de passage est déterminé par des cellules photo-électriques.

Il suffit théoriquement de pouvoir peser les manchots à chaque départ de leur colonie et à chacun de leur retour, d'une part pour étudier la relation entre leur succès reproducteur et l'évolution de leurs réserves énergétiques, d'autre part pour les utiliser comme bio-indicateurs de ressources marines. Le problème était que jusqu'à maintenant on n'aurait pu réaliser une telle étude sans une perturbation considérable des oiseaux dans leur colonie.

(*) Titre inspiré d'une cassette vidéo sur le programme ECOPHY éditée par le C.N.R.S.

L'écologie du sol :

- Etude des invertébrés terrestres en relation avec l'évolution des sols ;
- Etude comparative des mammifères introduits dans les îles subantarctiques ;
- Etude des caractéristiques biologiques et génétiques de la flore locale, inventaire des bactéries et des protistes.

Les travaux d'écologie du sol à Kerguelen en 1993

Les travaux sur "la mouche sans aile" de Kerguelen

par Yves Frenot,

chargé de recherche au C.N.R.S., université de Rennes

Une équipe de l'université de Rennes suit à Kerguelen l'évolution de trois groupes d'invertébrés terrestres : les vers, les acariens, et les mouches. Le site est intéressant à plusieurs titres.

En premier lieu, le nombre d'espèces est très réduit, ce qui limite au maximum les interactions entre les espèces (12 espèces de mouches à Kerguelen, 12.000 espèces en France). Aussi, l'introduction d'une nouvelle espèce permet de suivre les réactions des espèces endémiques. C'est le cas de la "mouche bleue", importée par un bateau et signalée pour la première fois en 1978, et de la "mouche sans aile", mouche endémique de Kerguelen (la mouche a progressivement perdu ses ailes pour s'adapter aux vents violents de l'archipel). Les caractéristiques de développement sont très différentes : la fécondité est beaucoup plus élevée, le temps de développement larvaire, plus rapide chez la "mouche bleue", mais elle entre en diapause pendant l'hiver alors que l'espèce endémique continue son activité.

La recherche fondamentale consiste à suivre l'évolution et la confrontation de ces deux espèces.

En second lieu, le phénomène de déglaciation est tel (le glacier a reculé d'1 km en 170 ans, et de 3 km au cours des trente dernières années), qu'il permet d'observer à grande échelle le processus de colonisation des terres vierges, issues des "zones déglacées".

Ces deux volets -mouches et colonisation des zones déglacées- sont les éléments du programme "Biosol", développé à partir de 1992. Le coût de ce programme est estimé à 60.000 F par an pendant cinq ans.

• *Contrôle des animaux domestiques*

En marge des travaux sur les espèces endémiques, les scientifiques ont également mené des recherches sur les espèces animales importées par l'homme. C'est le cas à Kerguelen, des rennes, des mouflons et des moutons.

Des expériences tentées notamment sur les mouflons ont pu susciter de la part de votre rapporteur de sérieuses réserves. Il y sera mis fin prochainement et avant l'hiver austral 1994, l'effectif du troupeau devra être fortement réduit et maintenu à un niveau compatible avec le potentiel alimentaire de l'île haute par des prélèvements adaptés et contrôlés. De même, une réduction importante du troupeau des moutons de l'île longue est nécessaire, votre rapporteur a préconisé des solutions plus adaptées aux exigences morales et plus économiques que celles, plus abruptes préconisées par certains scientifiques.

Ces populations animales doivent avant tout être gérées. Quand elle s'impose, leur réduction doit être contrôlée, et respecter certaines règles élémentaires, tant juridiques que morales.

Votre rapporteur croit devoir en rappeler certains termes.

Article 9

de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature

« Tout animal étant un être sensible doit être placé par son propriétaire dans des conditions compatibles avec les impératifs biologiques de son espèce ».

Article 276 du code rural

« Il est interdit d'exercer des mauvais traitements envers les animaux domestiques ainsi qu'envers les animaux sauvages apprivoisés ou tenus en captivité.

Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les mesures propres à assurer la protection de ces animaux contre les mauvais traitements ou les utilisations abusives et à leur éviter des souffrances lors des manipulations inhérentes aux diverses techniques d'élevage, de parage, de transport et d'abattage des animaux.

Il en est de même pour ce qui concerne les expériences biologiques médicales et scientifiques qui doivent être limitées aux cas de stricte nécessité ».

Article 1er du décret n° 80-791 du 1er octobre 1980

pris pour l'application de l'article 276 du code rural

« Il est interdit à toute personne qui, à quelque fin que ce soit, élève, garde ou détient des animaux domestiques ou des animaux sauvages apprivoisés ou tenus en captivité :

1° De priver ces animaux de la nourriture et, lorsqu'il y a lieu, de l'abreuvement nécessaires à la satisfaction des besoins physiologiques propres à leur espèce et à leur degré de développement d'adaptation ou de domestication ;

2° De les laisser sans soins en cas de la maladie ou de blessure ;

3° De les placer et de les maintenir dans un habitat ou un environnement susceptible d'être, en raison de son exigüité, de sa situation inappropriée aux conditions climatiques supportables par l'espèce considérée ou de l'inadaptation des matériels, installations ou agencements utilisés, une cause de souffrances, de blessures ou d'accidents.»

• *Biologie marine*

- Etude de l'écosystème pélagique, du zooplancton et des invertébrés marins ;

- Ichtyologie (adaptation enzymatique et moléculaires des poissons aux basses températures) ;

- Hydrobiologie des eaux douces : Etude comparative des différentes espèces de salmonidés acclimatés ;

- Océanologie : Géophysique et biologie marine, géologie sédimentaire, recherche de nodules polymétalliques.

Dans ce domaine encore, on note l'implication des T.A.A.F. dans un programme de recherche international (programme BIOMASS présenté ci-dessus).

Les travaux d'océanographie et la biologie marine à Kerguelen en 1993

*les travaux de M. Jean-Pierre Feral,
chercheur au C.N.R.S., de l'observatoire océanographique de Banyuls*

Les études sur le milieu marin ont été particulièrement nombreuses dans les T.A.A.F. L'océanographie hauturière est aujourd'hui orientée vers l'étude du rôle des organismes vivants dans l'océan dans le cycle du carbone, et plus particulièrement le cycle utilisation -rejet du gaz carbonique (CO₂) par le phytoplancton.

Les études menées au cours de la campagne d'été par une équipe de chercheurs du C.N.R.S. de l'observatoire océanographique de Banyuls, portent sur les mécanismes de spéciation (apparition de nouvelles espèces) à Kerguelen et autour du continent antarctique. Une famille d'oursins a été sélectionnée pour ses faibles facultés de dispersion (en raison de l'absence de larves susceptibles d'être emportées par les courants océaniques). Cette recherche permettra de modéliser un mécanisme de l'origine et du maintien de la biodiversité chez les invertébrés marins dans les zones subantarctique et antarctique.

Signalons aussi le travail sur les bactéries vivant en eau froide qui a permis aux chercheurs français de mettre au point un procédé chimique visant à traiter les pollutions pétrolières en milieu polaire. Ce procédé issu des travaux de "biologie antarctique" a été utilisé pour nettoyer les plages de l'Alaska après l'échouage de l'Exon-Valdez.

B. PERSPECTIVES

1. La pêche

La création en 1978 d'une zone économique exclusive de 200 milles autour des terres australes a enrichi la France d'un domaine essentiellement maritime de 1.750.000 kilomètres carrés, ce qui représente la superficie de l'Europe occidentale.

La pêche est une activité ancienne à Sant-Paul et Amsterdam, mais l'exploitation industrielle des poissons de Kerguelen date des années 1970. La majeure partie des produits de la pêche est actuellement commercialisée à l'étranger, les poissons des terres australes bien que d'excellente qualité étant encore mal connus des consommateurs français.

Une initiative récente de la société Intermarché -les "Mousquetaires" - pourrait modifier cette situation.

Le retour de la pêche française à Kerguelen

A partir de 1994, la société Intermarché va commercialiser du poisson pêché dans les eaux territoriales de Kerguelen.

Cette initiative part du constat que l'Atlantique trop ou trop mal exploité sera insuffisant pour fournir les poissons dans l'an 2000, et que les T.A.A.F. présentent une opportunité.

Cinq bateaux ukrainiens pêchent d'ailleurs régulièrement dans la zone. Après une première campagne d'évaluation menée en 1981, en association avec le ministre de la mer, la société Intermarché -110 milliards de chiffre d'affaires- a décidé de se lancer dans l'opération.

Un bateau de 87 mètres acheté d'occasion au Panama -en particulier grâce aux dispositions sur la défiscalisation des investissements réalisés dans les départements et territoires d'outre-mer- est en cours d'aménagement aux chantiers navals de Concarneau. Le nouveau navire rebaptisé "*Le Kerguelen de Tremarec*", comptera 57 hommes d'équipage.

L'investissement total représente environ 20 millions de francs.

La pêche portera sur deux poissons : la légine, destinée à être vendue sous forme de filets congelés, et le gunnari, destiné aux "*stiks panés*" qui remplaceront progressivement la production aujourd'hui dominée par les sociétés britanniques. La transformation aura lieu dans une unité réunionnaise, puis réexportée en métropole en containers congelés (l'opération est facilitée par le fait que les navires de commerce rentrent presque vides au retour de la Réunion).

L'exploitation devrait être équilibrée dès la première année.

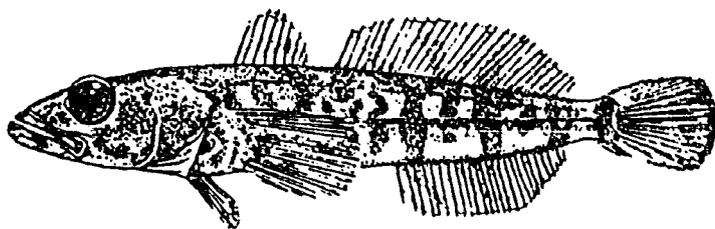
Dans un second temps, la société pourrait s'intéresser aux langoustes d'Amsterdam.

Taille :

Maximum : 215 cm
Commune jusqu'à 70 cm

Lieux de pêche actuels :

Surtout autour des îles Kerguelen, de la Géorgie du Sud, des îles Shetland du Sud et, en dehors de la zone sur le plateau de Patagonie.



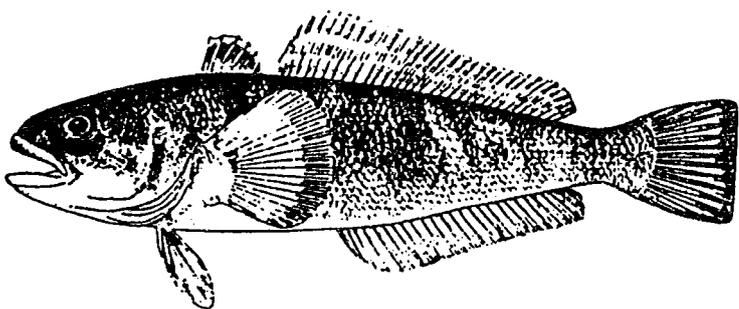
LEGINE AUSTRALE
Dissostichus eleginoides

Taille :

Maximum : 90 cm
Commune jusqu'à 50 cm

Lieux de pêche actuels :

Surtout autour des îles Kerguelen, de Géorgie du Sud et des îles Shetland du Sud.



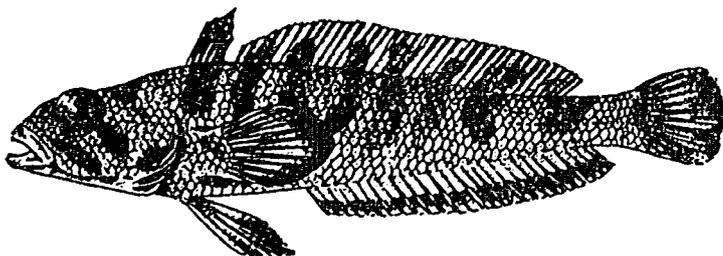
COLIN DE KERGUELEN
Notothenia (Notothenia) rossii

Taille :

Maximum : 55 cm
Commune jusqu'à 35 cm

Lieux de pêche actuels :

Surtout autour des îles Kerguelen, de Géorgie du Sud et des bancs Ob et Léna.



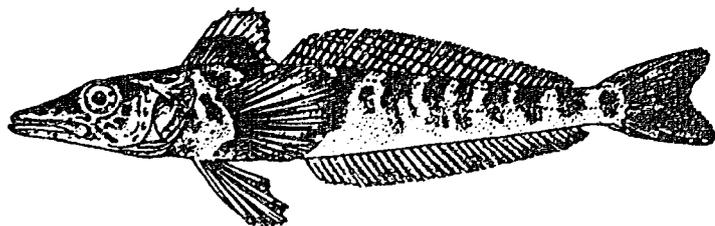
COLIN AUSTRAL
Notothenia (Lepidonotothen) squamifrons

Taille :

Maximum : 45 cm aux îles Kerguelen
Commune jusqu'à 35 cm

Lieux de pêche actuels :

Surtout localisés autour des îles Kerguelen, Géorgie du Sud, Orcades du Sud et Shetland du Sud.



POISSON DES GLACES
Champsocephalus gunnari

2. L'activité spatiale

Vingt ans après les premières expériences menées sur Kerguelen (une campagne de ballons sondes s'est déroulée en 1962), le C.N.E.S. -Centre national d'études spatiales- va être à nouveau présent dans cette partie du monde.

Une nouvelle station de poursuite de satellites va être ajoutée au réseau national français. Pourquoi une nouvelle station ?

L'avènement des programmes d'observation de la Terre a mis en évidence la nécessité de disposer de plusieurs stations de poursuite de satellites réparties autour du globe. Le C.N.E.S. dispose déjà de trois stations autonomes : Aussaguel au sud de Toulouse, Kourou en Guyane, et Hartebeeshoek en Afrique du sud. Pour le programme d'observation militaire Hélios, il fallait une station en territoire national, et aussi dans l'hémisphère sud pour des raisons de précisions de calcul d'orbite.

La station de Kerguelen, située sur l'archipel français au sud de l'océan indien, présente une situation géographique tout à fait remarquable qui permettra d'acquérir les satellites d'observation de la Terre dès la première orbite, qu'ils soient lancés par Ariane depuis Kourou, par les japonais de leur base de Tanégashima, ou par les Indiens depuis la base de Shriarikota.

Le "*Réseau 2 GHz*" français présente ainsi la particularité d'être parfaitement réparti autour de la Terre, et d'être adapté aussi bien aux mises à postes géostationnaires, qu'au suivi permanent en routine des satellites Spot ; il assure également le "*secours à 30 minutes*" en cas de problèmes techniques, dans la bande de service, des familles Télécom 1, Télécom 2 et T.D.F.

Cette polyvalence du réseau français l'a fait choisir plusieurs fois par les grands opérateurs étrangers (Télé-X, Inmarsat, Arabsat, l'agence japonaise NASDA, etc...).

Cette réalisation est extrêmement importante pour Kerguelen. D'abord sur le plan pratique, car l'installation (dont un spectaculaire radôme de 15 mètres de diamètre) a entraîné le transport de 11.000 tonnes de matériaux nécessaires à la construction des bâtiments, de la centrale énergie et de la chaufferie du C.N.E.S., sans oublier, cette année, le déchargement de 300 tonnes de matériel de la station. Une dizaine de personnes travailleront dans la station, dont la qualification technique est prévue à la fin 1993.

Ensuite, sur le plan stratégique. L'intérêt stratégique de l'île, souvent évoqué, n'est plus seulement virtuel mais réel. Il était particulièrement important de disposer d'une base autonome pour suivre le programme militaire d'observation militaire Hélios.

Cette installation pourrait à son tour, entraîner quelques changements (féminisation ?), quelques activités nouvelles (manoeuvres militaires sous forme de test de base ?), voire quelques réalisations dont le projet oublié pourrait renaître : il n'est, pour l'instant, pas envisagé de rejoindre l'île par avion, bien que le site de Port aux français ait été choisi, il y a 40 ans, parce qu'il devait permettre aisément la réalisation d'un terrain d'atterrissages par des travaux peu importants par consolidation d'une bande plate existante à peu de frais. Mais qui sait si dans quelques années, ce projet ne pourrait pas être réactivé... en tous cas l'étude de cette desserte aérienne couplée à la desserte maritime devrait être entreprise dès à présent.

3. Le tourisme

a) Un potentiel énorme

Le potentiel touristique des T.A.A.F. est incontestable. L'"accueil" sur la place de débarquement de Crozet -premier district desservi par les rotations du Marion Dufresne- par des dizaines de milliers de manchots, est inoubliable et votre rapporteur mesure et se rappelle en écrivant ces lignes, la chance qu'il a eu de mener cette mission.

L'homme et l'animal vivent en effet dans les T.A.A.F. en totale harmonie. Sachant qu'il n'est plus chassé, voire qu'il est soigné, l'animal vit au milieu des hommes comme les chats et les pigeons de Paris et mieux encore. Une telle proximité est inimaginable à quiconque ne l'a pas vécu. Les déchargements de matériels ont lieu dans l'indifférence et les sifflements de milliers de manchots, les hélicoptères doivent parfois se dégager de la curiosité d'éléphants de mer, et les voitures ou les vélos doivent prendre garde à laisser traverser les otaries.

Les îles sont aujourd'hui préservées des afflux massifs de touristes par la distance et par la relative inaccessibilité, puisqu'il faut au moins deux semaines pour aller dans un district et en revenir.

Peu s'y sont rendus, mais quelques uns commencent à venir. Ils seront de plus en plus nombreux.

Jusqu'en 1993, les T.A.A.F. n'accueillaient quelques personnes isolées, qu'à titre exceptionnel. Un romancier -M. Jean-Paul Kaufman (1) - un photographe -M. Bruno Zendher- qui se présente lui même comme "le meilleur photographe des manchots au monde" (ils sont, depuis quinze ans son unique modèle!...) ont fait récemment ce voyage et en ont tiré un témoignage avec des documents tous deux exceptionnels.

Les campagnes océanographiques du Marion Dufresne ont, elles été ouvertes aux passagers non scientifiques, mais les zones de campagne étaient loin des districts, et par conséquent les passagers ne descendaient pas à terre.

Cette année, les premiers "vrais" touristes ont débarqué sur les îles. Les terres australes sont désormais desservies par un voyageur américain, Quark expedition, qui a affrété un bateau russe à cet effet. Deux voyages ont eu lieu cette année à Crozet et Kerguelen, Amsterdam et Kerguelen. A chaque reprise, 100 touristes ont fait une halte de quelques heures dans les districts, le débarquement étant assuré par l'hélicoptère du bord, et l'hébergement étant lui assuré sur le bateau.

Les visites étaient préparées à bord par des exposés présentés par des scientifiques français, et chaque groupe de touristes était accompagné et encadré à terre par un hivernant scientifique.

Le coût du voyage qui partait d'Afrique du Sud pour rejoindre l'Australie et passant par les T.A.A.F. et le continent antarctique, était de 60.000 F.

Chaque toucher du bateau, comme chaque débarquement de personnes, donnent lieu au paiement d'une redevance, soit 25.000 F par toucher et 500 F par personne débarquée. Ces redevances pourraient d'ailleurs être modulées en fonction de la nature et de l'origine des voyages.

b) La mise en valeur du potentiel

Les T.A.A.F. ne pourront valoriser ce potentiel que si deux conditions sont remplies :

1. Auteur de "L'Arche des Kerguelen" dont je vous recommande la lecture car il traduit remarquablement l'atmosphère et l'ambiance de la vie dans les bases.

- la première est la réhabilitation de l'environnement. Si l'animal est le premier atout des T.A.A.F., c'est aussi son premier ennemi. Les espèces endémiques, comme d'ailleurs la flore naturelle sont en effet fragilisées par certaines espèces importées, qui font dans les îles de véritables ravages : lapins, rats, chats pullulent dans certaines parties des districts, au risque de détruire les végétaux (le chou de Kerguelen) ou animaux. On estime à 2 millions le nombre d'oiseaux tués chaque année par les chats et rongeurs importés !...

Un programme d'élimination est impératif. Cela doit être, pour la communauté scientifique comme pour les responsables administratifs, une priorité absolue.

Un programme de réhabilitation de l'environnement a été mené avec succès dans l'île d'Amsterdam, dont la végétation naturelle était gravement menacée par des troupeaux de bovins, autrefois domestiques mais rendus, depuis un siècle, à la vie sauvage. Ce troupeau a été progressivement encadré, une moitié de l'île a été rendue inaccessible aux bovins. Ce programme mené depuis 1987 par le professeur Pierre Jouventin consistait à réduire de moitié le troupeau et surtout à couper l'île dans son milieu par une clôture. La partie inaccessible a très rapidement retrouvé sa flore originale. Le troupeau actuel doit aujourd'hui être géré de façon méthodique.

Cette élimination s'impose pour les espèces qui transforment et agressent le milieu et les animaux, c'est-à-dire les rats et souris, les chats et les lapins, espèces incontrôlables et très nuisibles.

Par contre les espèces assez facilement contrôlables par une gestion appropriée sont utiles pour l'homme sans comporter d'effets néfastes ou nocifs au milieu lorsque leur nombre est contrôlable et contrôlé et leur aire de vie bien délimitée ; cela est le cas des truites et salmonidés, des moutons, rennes et mouflons à Kerguelen, des bovins à Amsterdam, d'autres îles australes en ont fait l'intéressante expérience.

Toute élimination voire éradication ou réduction lorsqu'elle s'impose doit respecter bien sûr certaines règles élémentaires tant juridiques que morales.

En ce qui concerne la réduction du troupeau de moutons sur l'île longue, votre rapporteur en accord avec l'Administrateur supérieur a pu proposer une solution conforme aux règles et d'intérêt économique.

- L'ouverture des T.A.A.F. au tourisme exige en second lieu un minimum de précautions et d'adaptation. L'encadrement des groupes par des personnels scientifiques est une condition indispensable. Le "*tourisme sauvage*" même particulièrement tentant, dans cette partie du monde, ne peut être toléré. Les T.A.A.F. doivent aussi être une vitrine de la France, au sens figuré comme au sens propre. Les coopératives, encore bien pauvres en souvenirs doivent être approvisionnées et systématiquement accessibles alors que débarquent les touristes (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui). Cela suppose aussi d'accepter des paiements en dollars, alors qu'aujourd'hui il n'y a pratiquement pas d'argent dans les T.A.A.F. (les dépenses éventuelles sont prélevées sur les traitements versés en fin de campagne).

Enfin, les zones encore encombrées de détritrus et de déchets doivent définitivement disparaître. Mais le lecteur aura compris que cela va de soi.

**RECAPITULATIF DES PROPOSITIONS
CONTENUES DANS LE PRESENT RAPPORT**

-§-

(le nombre d'étoiles indique le degré de priorité)

- | | | |
|------|---|----------------|
| ★★★★ | 1. Aménager un point de débarquement à Amsterdam avec plan incliné | page 19 |
| ★★★ | 2. Aménager un quai à Crozet afin de libérer la manchottière | page 19 |
| ★ | 3. Améliorer l'aménagement intérieur du futur bateau MD II (adaptation au tourisme) | pages 23 et 24 |
| ★ | 4. Améliorer la desserte interdistricts par des rotations plus rapides et plus fréquentes | page 24 |
| ★ | 5. Prévoir à terme, une piste d'atterrissage à Kerguelen | page 25 |
| ★ | 6. Suivre de près le fonctionnement de l'I.F.R.T.P. et veiller à limiter au maximum les risques de conflit avec les T.A.A.F., notamment dans le domaine financier | pages 30 et 31 |
| ★★ | 7. Revoir la composition du conseil consultatif du territoire | page 34 |
| ★ | 8. Améliorer la présentation des comptes | page 37 |
| ★ | 9. Etudier un relèvement des tarifs d'immatriculation des navires (pavillon Kerguelen) | page 40 |
| ★ | 10. Améliorer le fonctionnement du bureau d'émissions postales des territoires d'outre-mer .. | page 43 |

- | | | |
|-----|--|----------------|
| ★★ | 11. Stopper la contraction des moyens de fonctionnement des T.A.A.F. | page 44 |
| ★★ | 12. Améliorer le recrutement et les rémunérations des contractuels réunionnais | page 47 |
| ★★ | 13. Réduire les dépenses d'affrètement d'hélicoptère . | page 48 |
| ★★★ | 14. Classer et sauvegarder le site de Port Jeanne d'Arc au besoin en recourant aux crédits de la Communauté européenne ou aux crédits d'autres Etats | page 49 |
| ★ | 15. Chiffrer plus sérieusement le coût budgétaire des T.A.A.F. | page 50 |
| ★ | 16. Concentrer les recrutements des personnels entre les mains de l'administration des T.A.A.F. | page 67 |
| ★ | 17. Conforter les pouvoirs d'autorité aux mains des chefs de district. | page 67 |
| ★★ | 18. Ouvrir progressivement les bases à la féminisation, en commençant par Kerguelen | page 70 |
| ★★ | 19. Réduire les effectifs permanents dans les districts et augmenter, en contrepartie, les effectifs en été | page 71 |
| ★ | 20. Réduire les effectifs de certains postes apparemment surdimensionnés | page 73 |
| ★ | 21. Rechercher dans la mesure du possible la polyvalence des personnels | page 73 |
| ★★ | 22. Régler au plus vite le lancinant problème de la construction d'un bâtiment à Crozet, dit "Biomar" | page 75 |
| ★★ | 23. Maîtriser le parc automobile et l'usage des voitures à Kerguelen | pages 76 et 80 |

- ★ 24. Remplacer les véhicules incendie obsolètes de Kerguelen, puis dans les autres districts page 80
- ★★★ 25. Recourir à nouveau aux constructions en bois ... page 78
- ★★ 26. Recentrer les missions et mieux cadrer le service technique des T.A.A.F. page 79
- ★ 27. Dresser d'urgence un inventaire complet des stocks et des besoins en matériels page 80
- ★★ 28. Contrôler soigneusement l'introduction de substances chimiques nocives page 80
- ★★★★ 29. Mettre en place des déchetteries page 81
- ★★ 30. Introduire dans la gestion des districts une dimension agricole, en affectant un V.A.T. agricole éleveur et en introduisant quelques porcs pages 82 et 83
- ★★ 31. Rechercher une meilleure complémentarité des districts en facilitant les échanges alimentaires inter-îles pages 83 et 84
- ★★ 32. Surveiller de très près certaines expériences animales contestables, notamment sur les mouflons page 92
- ★ 33. Encourager les activités économiques sur la zone économique exclusive page 95
- ★★ 34. Réhabiliter l'environnement naturel par une campagne massive d'éradication des animaux nuisibles (rats, souris, chats et lapins) page 100
- ★★ 35. Valoriser le potentiel touristique par une approche prudente mais résolue page 101
- ★★★★ 36. Remercier tous ceux qui m'ont permis de faire ce voyage

CONCLUSION

Les péripéties de l'histoire et l'esprit d'aventure de nos marins ont fait que la France est devenue la gardienne de ces trois archipels dans l'épicentre de l'Océan Indien, à 2 000 kilomètres, au moins, de toute côte habitée.

Ce sont de véritables sanctuaires sur de nombreux plans, faune, flore, pureté de l'air, et des points stratégiques, scientifiques, pour la géologie, la météorologie et pour l'observation de l'univers extraterrestre, aujourd'hui sillonné par un nombre de satellites sans cesse croissant.

Les terres australes et antarctiques françaises sont de véritables vitrines de la France dans l'hémisphère sud et, pour ces raisons, doivent être d'une exemplarité irréprochable, aussi bien en matière d'environnement que dans la recherche scientifique et la présence humaine dans un milieu inhospitalier et non habité.

Il importe donc que l'éloignement ne donne pas le sentiment d'être perdu au milieu des océans. Le surnom de "terre de désolation" n'incite pas à la facilité et à l'utilisation de moyens expéditifs ou palliatifs, mais au contraire, requiert une très grande rigueur, tant des scientifiques que des autres. C'est la première de leur mission qu'ils accomplissent au nom de la France, de la science et de l'humanité.

C'est là, je puis en attester, la conception qui anime un grand nombre de ces hommes qui ont beaucoup donné à ces terres. Je ne voudrais pas les énumérer, ils sont nombreux et une omission serait injuste. Je pense à tous ceux qui ont fait plusieurs campagnes, qu'ils soient militaires ou civils, soit en tant que chefs de district, dans les services généraux, ou dans la maintenance, et surtout parmi les scientifiques.

N'oublions pas les intermédiaires que constituent les marins, qui assurent cette liaison dans une mer pleine de risques et, chapeau bas devant les exercices intrépides des marins malgaches qui assurent dans les archipels de Crozet et d'Amsterdam, des déchargements acrobatiques et périlleux que j'ai pu voir de mes propres yeux. 7 Avril 1993 4:39 PM.

Il y a des urgences absolues. La première concerne le quai à Amsterdam. Le port de Crozet doit arriver tout de suite après.

Si la présence humaine doit avoir comme principe celui de la médecine, c'est-à-dire "*primum non nocere*" (d'abord ne pas nuire), il y a aussi des nuisances qui doivent être éliminées, c'est la seconde priorité. Les nuisances importantes pour l'environnement et la qualité du sanctuaire sont souvent dues à la présence d'animaux importés, volontairement ou involontairement par des générations plus anciennes, qui détruisent le milieu dans lequel ils n'ont pas été prévus, c'est-à-dire les rats et souris, les lapins et les chats.

Ces animaux sont indésirables et nocifs. Ils doivent être éradiqués. D'après le professeur Jouventin et le professeur Le Maho, des sommités mondiales en matière ornithologique, et qui connaissent très bien le monde des oiseaux de l'Antarctique, 2,5 millions d'oiseaux sont annuellement victimes des rats et des chats (ils estiment globalement que sur les trois archipels, il y a 25 millions d'oiseaux).

A côté d'actions scientifiques remarquables entreprises, un programme d'éradication doit être mis en place sur les îles car certaines actions pilotes ont eu un résultat concluant et démontrent que cela est possible. Bien sûr, il faut y mettre les moyens, quitte à demander des moyens supplémentaires à la Communauté européenne, voire à d'autres nations car c'est bien un patrimoine mondial à de nombreux titres. Ces moyens sont justifiés et indispensables si l'on veut donner à la conception sanctuaire toute sa valeur.

La troisième priorité découle de la conception que j'ai exposée tout au long de ce rapport. Elle concerne la protection de l'environnement. On ne peut donc admettre la moindre faille et il doit être porté une attention extrême à préserver, à rendre inoffensifs ou à évacuer tous produits polluants, déchets, résidus, etc...

La France ne doit pas se satisfaire de respecter la réglementation internationale adoptée pour l'Antarctique. Ces systèmes devront être appliqués aux T.A.A.F. Un jeune V.A.T. nouvellement arrivé, avait d'ailleurs proposé à ses collègues un seuil

pour recueillir les piles usées, mais elle doit être à l'avant-garde de celle-ci, elle ne lui est d'ailleurs pas imposée sur les terres australes.

On pourrait difficilement concevoir que sur des terres de cette qualité, on fait moins bien que dans nos villes qui sont toutes pourvues de déchetteries. Dans certaines, il est ramassé, trié jusqu'à 25 éléments différents. Les déchets triés doivent trouver sur le bateau de liaison les cases correspondantes afin de ne pas être évacués de façon "maritimo-laxiste", ne doivent pas être éliminés par des jets intempestifs issus de mauvaises habitudes acquises et dont les mers regorgent, souffrent et souffriront encore bien longtemps. Ce que les explorations sous-marines du commandant Cousteau ont révélé est un peu la honte de l'humanité.

N'oublions pas, comme je l'ai appris là-bas, que l'Océan Indien est un des plus grands réservoirs de gaz carbonique du monde dont le monde vivant a tant besoin.

La quatrième priorité concerne le tourisme. J'ai pu recueillir à travers les conceptions de ceux que nous avons rencontrés, que le tourisme leur paraissait une chose non seulement intéressante, mais utile à condition qu'il soit contrôlé, encadré et de qualité. J'ai été très heureux de rencontrer au cours de mes voyages des hommes très motivés par l'écologie et, très compétents, qui estiment que le pays (c'est un peu le contribuable) et le monde entier avaient quelques droits à venir voir. J'irai même jusqu'à dire, à venir admirer, ce que j'ai eu le privilège de pouvoir faire. C'est, en vérité, à celui qui veut voir et entendre, non seulement un monde merveilleux, mais un autre monde dont on ne peut soupçonner l'existence, même si, aujourd'hui, les moyens cinématographiques et l'effort important de communication entrepris par l'administrateur supérieur, les rend déjà plus accessibles et plus concrets par l'image et l'écrit.

Je pense à des hommes comme Jean-Paul Kaufmann, dont le livre qui m'a fasciné a su décrire ce que je venais de voir et ce qu'il y a d'inexprimable dans cette ruée volcanique perdue dans un océan qui, depuis toujours, a impressionné jusqu'à l'intimidation tous ceux qui ont eu à le découvrir ou à le visiter. Ceux qui ont fait ce voyage, qui ont eu cette chance et ce bonheur sont revenus transformés.

Ce rapport par son volume et par les mesures détaillées qu'il propose est moins un rapport de mission parlementaire qu'un rapport d'audit. Beaucoup des réformes proposées sont aujourd'hui engagées. Au-delà de ses qualités humaines, l'Administrateur supérieur a témoigné d'une volonté permanente d'associer le Parlement à l'histoire des T.A.A.F. Qu'il en soit remercié.