

« L'ASTROLABE » : NAVIRE POLAIRE FRANÇAIS

Alain AUGER (*)

Le 10 octobre 1988, le port autonome du Havre a été le théâtre d'un événement maritime d'importance nationale : la présentation de « L'Astrolabe », le nouveau navire polaire français. Appartenant à l'armement F.I.S.H. (1) et affrété par le territoire d'outre-mer des Terres Australes et Antarctiques Françaises pour cinq ans, « L'Astrolabe » assurera prioritairement la desserte, durant l'été austral, de la station scientifique permanente de Dumont d'Urville et du chantier de l'aérodrome en cours d'aménagement à proximité, situés dans l'archipel de Pointe-Géologie en Terre Adélie (secteur antarctique français).

Par cette initiative gouvernementale du 10 mai 1988, la France renoue avec une tradition vieille de 150 ans, marquant sa volonté de faire réapparaître son pavillon national dans les eaux antarctiques, après une absence de 37 ans, avec un navire adapté à une mission et à un environnement spécifiques.

**Une tradition
antarctique
vieille de
150 ans**

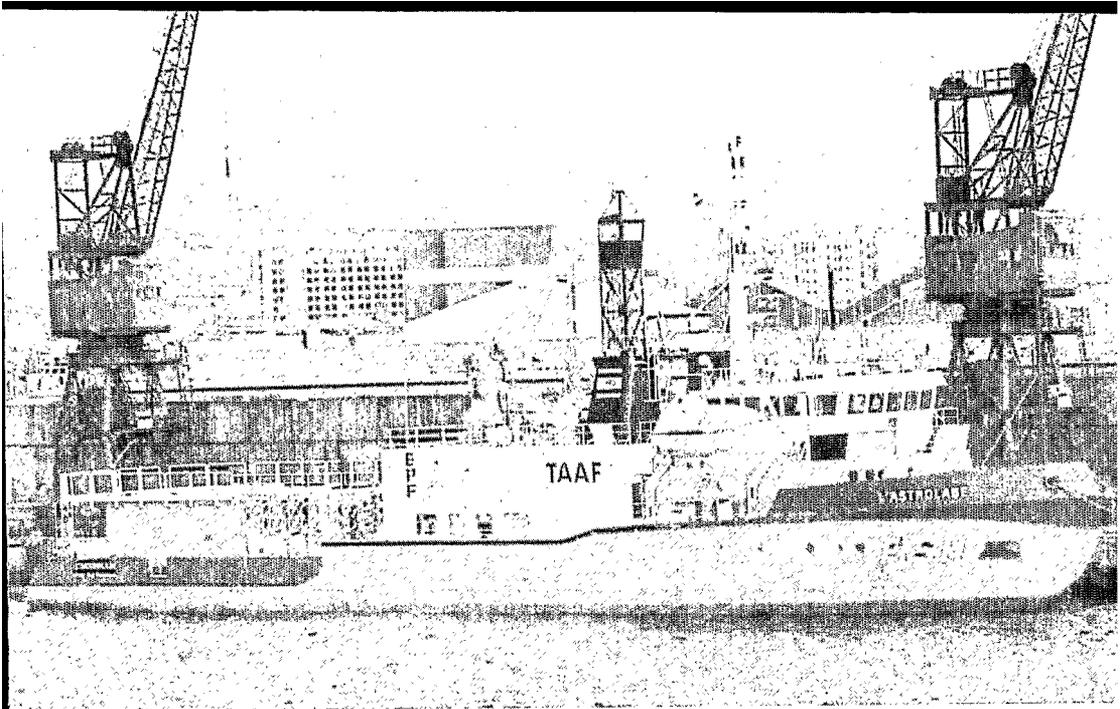
Jusqu'au XVIII^e siècle, les géographes européens croyaient à l'existence d'une « terra australis incognita », correspondant en hémisphère sud au Vieux Continent de l'hémisphère nord. Les découvertes d'une série d'îles sub-antarctiques dans les zones australes des océans Atlantique, Indien et Pacifique résultèrent des expéditions organisées à cet effet. Elles sont dues aux marins français : Bouvet, Marion-Dufresne, Crozet et Kerguelen (de 1739 à 1773) et britanniques : Cook et Snares (de 1773 à 1792). Ces missions de reconnaissance furent les prémices des expéditions européennes et américaines qui révélèrent l'Antarctique au monde au cours de la première moitié du XIX^e siècle.

Alors que les marines de guerre britannique, américaine et russe organisaient des expéditions couronnées de succès de 1819 à 1823, la Marine française ne fut lancée dans l'aventure qu'en 1837-1840.

A cette époque où l'on recherchait l'emplacement du pôle sud

(*) Géographe à l'ORSTOM ; membre du Conseil consultatif des « Terres Australes et Antarctiques Françaises ».

(1) L'armement Feronia International Shipping, constitué en 1967 par les groupes Worms et Saga, est aujourd'hui une filiale appartenant à la seule Compagnie Nationale de Navigation (C.N.N.), ancienne compagnie navale Worms.



(Photo F.I.S.H.)

magnétique, la France organisa la première des trois expéditions décidées dans ce but (la deuxième fut américaine avec Wilkes : 1839-1842, la troisième britannique avec Ross : 1839-1843). Cette mission fut confiée au capitaine de vaisseau Dumont d'Urville qui disposa de deux corvettes : « *L'Astrolabe* » (2) et « *La Zélée* ». C'est au cours de cette campagne qu'il découvrit en janvier et février 1838 des terres antarctiques qu'il nomma Terre Joinville et Terre Louis-Philippe à l'extrémité septentrionale de la péninsule Antarctique (60° O), puis en janvier 1840 des archipels et une côte continentale qu'il baptisa Terre Adélie en Antarctique oriental (136-142° E).

Au début du XX^e siècle, alors que la communauté internationale se passionnait pour l'exploration du continent antarctique et l'accès au pôle sud, dans le cadre de « l'année antarctique » (1901-03) décidée au congrès géographique de Berlin de 1900, la France officielle était absente. Il fallut l'initiative personnelle du docteur J.-B. Charcot, soutenue par deux souscriptions populaires (3), pour que la France participe à cette action. Il organisa quatre campagnes qui s'échelonnèrent de 1903 à 1910. Les trois dernières lui permirent de découvrir et d'étudier des terres nouvelles dans la zone sud-ouest de la péninsule Antarctique : la Terre Loubet (correspondant à la partie méridionale de

(2) La corvette « *L'Astrolabe* » était l'ancienne gabare « *La Coquille* » lancée à Toulon en 1811 et débaptisée en 1825 à la veille du premier voyage de Dumont d'Urville dans l'océan Pacifique tropical (1826-1829).

(3) 450 000 francs-or en 1902 et 780 000 francs-or en 1907, qui lui permirent de faire construire à Saint-Malo un navire de 250 tonneaux : « *Le Français* », puis le « *Pourquoi Pas ?* » de 800 tonneaux avec lequel il fit naufrage en 1936 aux abords de l'Islande.

l'île Adélaïde dont Biscoë avait découvert la partie septentrionale) en 1905 et qu'il cartographia en 1909, la Terre Fallières plus au sud en 1909, enfin la Terre Charcot (en souvenir de son père) par 70° S en 1910. Par ses expéditions scientifiques soutenues par l'opinion publique et ses interventions auprès des gouvernants français, il suscita l'intérêt de ses compatriotes pour l'Antarctique et fut à l'origine des décrets de 1924 et 1938 par lesquels la France protégea partiellement les acquis de Dumont d'Urville (4). En effet, la Grande-Bretagne avait annexé dès le 21 juillet 1908 et délimité le 18 mars 1917 la zone de la Péninsule Antarctique comprise entre les méridiens 20° et 80° Ouest en faisant fi de l'antériorité de certaines découvertes russes, américaines et françaises dans ce secteur. Elle reconnut la souveraineté française sur la Terre Adélie (la Terre de Wilkes des Anglo-Saxons) en exigeant et obtenant de la France sa renonciation aux droits acquis par les découvertes de Dumont d'Urville et de Charcot dans la zone de la péninsule Antarctique. (note britannique du 20 décembre 1911 au gouvernement français).

Après la Grande-Bretagne et la France, d'autres États annexèrent des secteurs antarctiques : la Nouvelle-Zélande le 30 juillet 1923 (du pôle S à 60° S et de 150° O à 160° E), l'Australie le 7 février 1933 et le 13 juin 1933 (du pôle S à 60° S, de 45° à 136° E d'une part et de 142° à 160° E d'autre part), ainsi que la Norvège le 14 janvier 1939 (entre 20° O et 45° E, mais indéfini tant vers le pôle S que dans l'océan). Enfin, derniers venus, l'Argentine le 16 juillet 1939 et le Chili le 6 novembre

(4) Décret du 27 mars 1924, réservant à la France les droits miniers, le droit de chasse et le droit de pêche dans les îles Crozet et en Terre Adélie (J.O. du 29 mars 1924, p. 3004) ; décret du 21 novembre 1924, rattachant les îles Saint-Paul et Amsterdam, les archipels Crozet et Kerguelen et la Terre Adélie au gouvernement général de Madagascar et dépendances (J.O. du 27 novembre 1924, pp. 10452-53) ; décret du 1^{er} avril 1938 définissant les limites des terres françaises de la région antarctique dite « Terre Adélie » (J.O. du 6 avril 1938, pp. 4098-99 ; rectificatif : J.O. du 14 avril 1938, p. 4427) : du pôle sud au 60° parallèle Sud et de 136° à 142° de longitude Est.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE L'ASTROLABE

Année construction : 1986 - Longueur hors tout : 63,60 m - Largeur hors membres : 12,80 m - Largeur hors tout : 13,05 m - Creux : 5,35 m - Tirant d'eau été : 4,75 m environ - port en lourd : environ 1 000 t - Tirant d'eau hiver et glace : 4,60 m environ - port en lourd : environ 870 t - Tirant d'air : 23,5 m (hors antenne fouet) - Tonnage brut : 1 400 tonneaux environ - Tonnage net : 600 tonneaux environ - Puissance installée : 6 160 ch (2 moteurs, 2 hélices) - Vitesse maximum : 14,2 nœuds - Vitesse économique : 12 nœuds - Consommation à vitesse économique : 12,2 t/j - Pavillon : Français, immatriculation : Port-aux-Français (Kerguelen) - Classification : Lloyd's Register of Shipping - 100 AI LMC ICE class 1 * « Oceanographic survey Special Purpose Vessel » - Équipage : 12/13 officiers et membres d'équipage - Personnel scientifique : 48 membres.

1940 rompirent l'harmonie des puissances possessionnées en Antarctique en revendiquant des secteurs se chevauchant et empiétant dans la zone annexée par la Grande-Bretagne.

Ni les États-Unis d'Amérique, ni l'U.R.S.S. n'ont reconnu ces annexions, a fortiori ces revendications, refusant toute attribution pour leur propre compte.

Cependant, pour affermir internationalement leurs nouvelles possessions antarctiques, l'Australie, la France, la Grande-Bretagne et la Nouvelle-Zélande signèrent un accord de droit de survols aériens réciproques le 25 octobre 1938. Cet accord suscita les réserves du gouvernement américain.

L'affirmation de la souveraineté française

Après la seconde guerre mondiale, pour mieux affirmer sa souveraineté sur son domaine austral et antarctique, la France le rassembla au sein d'un « district austral » de la province de Tamatave (arrêté du gouverneur général de Madagascar du 31 décembre 1949), puis l'ériga en territoire d'outre-mer des « terres australes et antarctiques françaises » le 6 août 1955 (5). La Terre Adélie constitue, depuis, un des quatre districts de ce territoire (les trois autres étant Amsterdam-Saint-Paul, Crozet, Kerguelen).

Cette évolution juridique s'accompagnait de l'implantation de missions scientifiques. Dès 1947, la France annonça sa volonté d'envoyer une expédition scientifique en Terre Adélie, ce qui provoqua une protestation du gouvernement américain (10 mars 1947). En février 1949, le « *Commandant Charcot* » de la Marine nationale tenta d'atteindre la côte de la Terre Adélie. Il dut y renoncer, la banquise étant infranchissable dans tout l'Antarctique cette année-là. Ce n'est qu'en janvier 1950 (110 ans après la découverte de Dumont d'Urville) qu'il put y débarquer personnel et matériel de la première mission des « expéditions polaires françaises » (« E.P.F. ») (6) pour aménager une première station d'hivernage : « Port-Martin » (sur la côte orientale). Après son incendie en 1952, alors que le navire-ravitailleur était encore au mouillage, elle fut abandonnée pour la station-annexe : « *Dumont d'Urville* » à l'île des Pétréls, dans l'archipel de Pointe-Géologie, plus à l'ouest dans un site moins

(5) Loi n° 55-1052 du 6 août 1955 (J.O. du 9 août 1955, p. 7979).

(6) Les « E.P.F. », fondées par Paul-Emile Victor, constituent une association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901. Elles ont pour objet, le développement de moyens logistiques et l'organisation d'expéditions à caractère scientifique et technique dans les régions polaires. Elles sont liées, par conventions (24 octobre 1956, puis 27 octobre 1959) au territoire des terres australes et antarctiques françaises qu'elles représentent en Terre Adélie ce qui peut être considéré comme un démembrement de l'État, donc comme une anomalie juridique (à ce sujet, consulter l'article de Patrick Schultz : « Les Terres Australes et Antarctiques Françaises : service extérieur de l'État ou administration de mission ? » in *Annuaire des Pays de l'océan Indien*, C.N.R.S. 1988).

venteux et moins froid. La présence française ne fut permanente que trois ans, jusqu'en février 1953.

Il faudra les préparatifs de « l'année géophysique internationale » (1^{er} juillet 1957-31 décembre 1958) pour que la France revienne en force en Terre Adélie, en aménageant une station principale « Dumont d'Urville » et une station-annexe « Charcot », sur le plateau antarctique à 150 km de la côte et à 1 000 m d'altitude. La proximité du pôle magnétique sud, l'intérêt scientifique du site, les facilités naturelles (assise rocheuse, ciel plus dégagé qu'ailleurs, vents moins violents, plage de débarquement) militèrent en faveur du maintien d'une station permanente à Dumont d'Urville. Ainsi, depuis janvier 1956, la France est présente en permanence en Terre Adélie et ne cesse d'y développer ses infrastructures.

**La volonté
politique du
retour du
pavillon
français**

La desserte maritime de la Terre Adélie n'aura été assurée, dans le passé, que de janvier 1949 à février 1951 sous pavillon français par le « *Commandant Charcot* » (7).

Par la suite et jusqu'à nos jours, les liaisons maritimes entre la Métropole et la Terre Adélie furent assurées via le port australien de Hobart, atteint après 45 jours de navigation par des paquebots mixtes polaires immobilisés durant l'hiver boréal, donc disponibles pour naviguer dans les eaux antarctiques. Ainsi furent affrétés par les « expéditions polaires françaises » des navires norvégiens (« *Tottan* », « *Norsel* », « *Polarbjorn* »), danois (« *Magga Dan* », « *Thala Dan* ») et canadien (« *Lady Franklin* »). Avec l'augmentation des effectifs d'hivernants (une quarantaine) et de saisonniers (une centaine) qui ralliaient Hobart par voie aérienne, le navire polaire affrété était obligé d'effectuer plusieurs rotations entre ce port australien et Dumont d'Urville : 4 à 5 de 12 jours, aller et retour, en moyenne selon l'état de l'océan glacial antarctique.

En effet, les conditions de navigation dans ces eaux sont toujours difficiles et aélatoires : brouillard, icebergs, tempêtes brusques, banquise interdisant l'accès du continent blanc de mars à décembre généralement (parfois plus longtemps) sur 800 km environ. Malgré l'utilisation de navires aux coques renforcées pour affronter les glaces ou de brise-glaces, la nature antarctique impose encore sa loi : 1984 : naufrage du « *Gothland II* », navire polaire de l'Allemagne fédérale ; 1984-85 : immobilisation par les glaces, pendant 111 jours, du « *Mikael Soumov* », navire de relève soviétique ; 1985 : immobilisation par les glaces, pendant 66 jours, du « *Nella Dan* », navire ravitaillant les stations australiennes ; 1986 : naufrage du « *Southern Quest* », navire d'une expédition privée anglo-australienne.

Ceci explique, en partie, que la France ait fait appel à des armateurs spécialistes des zones polaires (scandinaves et canadiens). Mais cette dépendance vis-à-vis de l'étranger risquait de

(7) Navire acheté à San Francisco, armé par la Marine Nationale et rebaptisé « *Commandant Charcot* ».

provoquer à terme une remise en cause de la souveraineté française sur son domaine antarctique. En effet, comment la France pourrait-elle prétendre au respect de ses droits historiques en Terre Adélie si sa Marine n'avait plus la possibilité d'être présente dans ses eaux territoriales ?

Il convient de rappeler que la France est l'une des douze puissances d'origine parties au traité de l'Antarctique, signé à Washington le 1^{er} décembre 1959. Si sa souveraineté sur le secteur de la Terre Adélie n'y est pas reconnue, elle n'y est pas pour autant récusée par les signataires non-possessionnés (article 4) ; elle est simplement limitée, pour la période du traité, comme tenu de la démilitarisation et de la coopération scientifique internationale imposées par ce traité. Dès lors, comment la France pourrait-elle justifier le maintien de sa présence interposée, s'il s'avérait qu'elle refuse de se doter des moyens logistiques pour en assurer la desserte ?

En 1983, le gouvernement français avait tenté de résoudre ce problème en décidant l'aménagement d'un aérodrome à usages administratifs à Dumont d'Urville. S'il n'apportait pas de réponse française à la question des liaisons maritimes avec cette base, il donnait l'impression de vouloir offrir une solution de rechange avec des infrastructures aéroportuaires considérées, en fait, comme un complément indispensable. En effet, si l'avion-cargo ne peut remplacer le navire polaire, pour les frêts lourds ou volumineux, il offre l'avantage, pour le personnel et le frêt léger, de porter la période d'accessibilité de trois à cinq mois par an, grâce à un type d'infrastructures (piste sur site rocheux) rare dans la zone. Le chantier fut arrêté après le premier été de travaux (cinq avaient été programmés pour l'achèvement de l'ouvrage) à la suite d'une campagne de presse hostile des écologistes.

Logistique et infrastructure au service de la souveraineté

Il fallut attendre 1987 pour qu'un autre gouvernement définisse une nouvelle politique globale de desserte de la Terre Adélie avec des moyens nationaux et lui réserve des dotations dans le budget de 1988, avant même que les décisions interministérielles ne soient arrêtées, pour gagner du temps.

En premier lieu, en mars 1988, était officialisée la décision d'assurer l'achèvement de l'aérodrome de Dumont d'Urville (8) par un financement interministériel (DOM-TOM, Recherche, Transports) et pluri-annuel (100 millions de francs sur 5 ans). Cette piste constituera une escale privilégiée pour les avions-cargos ainsi qu'un lieu d'éclatement de trafic à partir duquel pourront rayonner les avions légers (de type DHC-6 « Twin Otter » munis de skis) destinés à ravitailler les stations étrangères de la zone (américaine, australienne, italienne et néozélandaise) et

(8) Digue maritime reliant plusieurs petites îles rocheuses sur une longueur de 1 100 m et sur une largeur de 60 m, à 5 m d'altitude, les déblais compensant les remblais. La piste pourra recevoir les « Transall » et les « Hercules » de l'armée de l'air française transitant par l'aérodrome de Hobart.

celles qui pourraient y être créées ultérieurement. Elle est la condition sine qua non pour que soit réalisé le projet de station permanente française sur le haut plateau antarctique, dans la région du Dôme C (station pouvant devenir européenne).

En second lieu, le 10 mai 1988 (9), le gouvernement prit la décision de mettre un navire polaire, sous pavillon national, à la disposition du territoire des Terres australes et antarctiques françaises pour assurer le ravitaillement de la base scientifique et du chantier de l'aérodrome de Dumont d'Urville. Cette décision était motivée par un souci d'indépendance réfléchi, de logique économique (faire travailler l'industrie de la construction navale française) et financière (économiser des devises), mais aussi par un événement conjoncturel (la nécessité de trouver un remplaçant au « *Polarbjorn* » vendu par son armateur).

Le choix des autorités françaises s'est porté sur l'offre de l'armement « F.I.S.H. » — filiale de la compagnie nationale de navigation — consistant en l'affrètement d'un navire-ravitailleur de plates-formes pétrolières opérant dans l'océan glacial arctique, après transformations pour répondre aux besoins spécifiques des Terres australes et antarctiques françaises. Commandé à un chantier naval britannique, avant la crise de la recherche pétrolière en mer, ce bâtiment, propriété d'une banque, attendait un éventuel armateur depuis 1986. Il était donc neuf quand il fut acquis dans de bonnes conditions (10) par « F.I.S.H. » et remis aux ateliers « SIREN » du Havre pour travaux additifs suivants (11) : un hangar étanche de 1 300 m³ sur le pont arrière, équipé de moyens de manutentions et fixations pour conteneurs et engins de travaux publics, avec panneau d'ouverture supérieur, une porte latérale et une porte arrière ; un quartier d'habitation, afin de porter la capacité d'hébergement à 48 personnes en plus de l'équipage ; une grue de 32 tonnes/mètre ; un portique arrière ; une plate-forme pour hélicoptère ; un « nid de pie » pour surveiller le déplacement des icebergs ; un système de communications par satellites et un télex.

La coque renforcée, pour affronter les mers prises par la banquise, donne à ce navire une fonction de brise-glace (jusqu'à une épaisseur d'un mètre), ce qui permettra de gagner de 8 à 15 jours de navigation supplémentaire par campagne estivale australe.

Afin de rentabiliser au maximum l'affrètement de ce navire, celui-ci sera équipé de tous les instruments nécessaires pour pouvoir effectuer des missions océanographiques dans les eaux antarctiques. A cet effet, les durées d'affrètement ont été fixées à six mois par an, pour une période de quatre ans (plus un an en option) pour un loyer annuel de douze millions de francs.

(9) Dès 1987, les T.A.A.F., averties par l'armateur norvégien de la vente du « *Polarbjorn* » étudiaient plusieurs propositions d'armements français et étrangers.

(10) 27 millions de F.

(11) Informations fournies par « F.I.S.H. » lors de la présentation de ce navire, le 10 octobre 1988, au Havre.

Afin de franciser au maximum ce navire — « *Austral Fish* » pour son armateur — et pour honorer les découvreurs de la Terre Adélie, il a été rebaptisé « *L'Astrolabe* » (12) pour la durée de son affrètement par les T.A.A.F. De plus, comme la plupart des autres navires de l'armement « F.I.S.H. » (13), son port d'attache est à Port-aux-Français (îles Kerguelen) (14).

Après chargement du frêt de sa première campagne antarctique, « *L'Astrolabe* » a appareillé du Havre le 14 octobre à destination de Hobart, distant de 12 000 milles nautiques, qu'il atteindra, par le cap de Bonne-Espérance, vers le 1^{er} décembre. Bien que la route orthodromique Le Cap-Hobart le fasse naviguer dans les parages des îles Kerguelen, il ne touchera pas son port d'attache...

Bon vent au pavillon français dans les eaux antarctiques ! ■

(12) A l'issue de la présentation du nouveau navire polaire français le 10 octobre 1988 par l'armateur et les utilisateurs, chaque invité a reçu, en cadeau-souvenir, une reproduction d'une aquarelle représentant la frégate « *L'Astrolabe* » de Dumont d'Urville. La comparaison du premier bâtiment de ce nom et de l'actuel laissait beaucoup à penser...

(13) Le siège social de la société « F.I.S.H. » est à Port-aux-Français et la direction générale à Paris.

(14) Les caractéristiques du pavillon français des Kerguelen ont été fixées par le décret interministériel du 20 mars 1987 (J.O. du 24 mars 1987, pp. 3312-3320). Actuellement sur les 31 navires de commerce immatriculés à Port-aux-Français, 8 proviennent directement de l'étranger, 4 de Métropole après un court séjour sous pavillon étranger et 19 d'un transfert direct du pavillon métropolitain.

La nouvelle REVUE MARITIME

Janvier-Février 1989 – N° 413

Le numéro : 28 F

Éditorial		3
Notre temps	Europe et Défense Amiral B. LOUZEAU	4
Le fait du mois	Budget de la Marine 1989 B. PREZELIN	12
Politique navale	Aspects comparés de la stratégie américaine et soviétique CA (CR) A. GAY	16
Marine et Outre-mer	<i>L'Astrolabe</i> : navire polaire français A. AUGER	30
Histoire	Avions contre cuirassés : l'attaque de Tarente M. BERTRAND	38
Chronique du Bicentenaire	Le combat du <i>Formidable</i> devant Cadix R. GUILLEMIN	55
La Lettre de la Mer	IX ^e Journées Nationales de la Mer de l'IFM la mer et le marché unique européen	63
Chroniques	Marines militaires J. LABAYLE-COUHAT B. PREZELIN	72
Notes de lecture		88
Groupes locaux et régionaux , p. 11, Index des articles parus en 1988 , p. 62, Conseil d'administration de l'IFM , p. 87, Bulletin d'abonnement , p. 96.		

Notre photo de couverture : « L'Astrolabe » à quai dans le port du Havre, lors de sa présentation à la presse le 10 octobre 1988 (photo Alain AUGER).

70, rue Saint-Lazare, 75009 Paris

Tél. : (1) 45.26.37.90

Directeur : Joseph MARTRAY

Secrétaire Général : Agnès COLLAS

Les textes publiés par « La Nouvelle Revue Maritime » n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.