



Arctique : enjeux capacitaires pour la Marine

© MARINE NATIONALE - L. RAPUZZI

Les changements brusques de l'environnement naturel arctique agissent comme un révélateur et un catalyseur de questions et défis nouveaux, dont la plupart ont une portée stratégique dépassant les cadres géographiques de cette zone. Face à cet écheveau d'enjeux politiques, économiques, environnementaux, juridiques, diplomatiques, sécuritaires, et militaires¹, les missions assignées aux forces armées, aussi bien des pays dits arctiques qu'à ceux ayant témoigné un intérêt pour cette aire, évoluent et se diversifient.

Une étude remise par la FRS en juillet 2016 au CICDE analyse les conséquences des transformations multisectorielles de l'Arctique pour les forces françaises : quelles missions assurer ? Comment s'y préparer ? A l'occasion d'Euronaval 2016, cet article approfondit plusieurs enjeux capacitaires pour la Marine nationale à partir de ce travail réalisé par l'Amiral (VAE – 2s) Patrick Hébrard, le Général (BGA – 2s) Bruno Lassalle, Isabelle Facon, Valérie Niquet, Samir Battiss, sous la coordination d'Alexandre Taithe.

La stratégie de la France en Arctique : un important rôle dévolu à la Marine nationale

Si le grand Nord ne paraît pas devoir devenir, à court ou moyen terme, ni une priorité stratégique pour la France, ni une zone conflictuelle, et si la France n'y possède pas de territoire, la **Feuille de route nationale sur l'Arctique (FRNA)**, publiée le 14 juin 2016, fixe des orientations et des priorités pour la politique de la France dans cette région (recherche scientifique, opportunités et coopérations économiques, protection de l'environnement marin, présence dans les enceintes internationales traitant de l'Arctique, stratégie de l'Union européenne en Arctique...).

Hormis les missions scientifiques et quelques activités économiques, rares sont les acteurs publics ou privés ayant la capacité d'agir en Arctique. Le minis-

tère de la Défense apparaît comme étant donc la principale entité à pouvoir y intervenir malgré des moyens limités. De plus, membre de l'Alliance atlantique, la France est concernée par les missions potentielles de l'OTAN en Arctique : défense collective, gestion de crise et des risques, et sécurité coopérative.

Dans cette zone essentiellement maritime, la Marine nationale a et aura un rôle central dans la stratégie française sur l'Arctique. Le chapitre 3 de la FRNA, « Enjeu de de Défense et de Sécurité », apporte essentiellement une analyse politico-stratégique du

contexte arctique. Les questions capacitaires n'en sont donc pas l'objet et n'y sont que peu développées, hormis l'extrait suivant : « *Enfin, l'espace arctique est un espace de manœuvre pour les forces navales. Sur le plan opérationnel, les forces armées françaises doivent rester capables d'utiliser la zone Arctique pour des transits de forces aériennes et navales, et éventuellement pour des opérations aéronavales* ».

Ce chapitre Défense et Sécurité s'achève par une série de recommandations, qui concernent au premier chef la Marine nationale.

Feuille de Route Nationale sur l'Arctique² Chapitre 3 : « Enjeu de Défense et de Sécurité »

RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE DÉFENSE (avec en gras, celles ayant trait à la Marine nationale)

- ◆ Maintenir un suivi des évolutions politiques et militaires régionales et développer une connaissance approfondie du milieu :
 - **embarquer des officiers à bord des bâtiments des États riverains de l'Arctique ;**
 - **examiner la faisabilité, en concertation avec d'autres ministères, de l'envoi de bâtiments océanographiques et hydrographiques pour une campagne dans la zone marine Arctique ;**
 - **offrir des occasions d'embarquement et d'expérimentation à des scientifiques à bord des unités déployées ;**
 - **intensifier l'échange d'informations océanographiques entre la Marine nationale et ses équivalents étrangers, en proposant éventuellement les informations en notre possession sur d'autres régions du monde.**
- ◆ Apporter un soutien à nos intérêts économiques et industriels :
 - maintenir les connaissances technologiques et le savoir-faire nécessaires à la conception d'équipements arctiques en prenant en compte le juste besoin opérationnel des forces. Capitaliser les retours d'expériences d'utilisation de matériels français et étrangers ;
 - organiser des rencontres régulières entre acteurs publics et privés, de la défense, de l'énergie et du transport intéressés par les questions arctiques.
- ◆ Renforcer la légitimité de la France à participer à la gouvernance régionale *via* sa contribution à la stabilité et à la sécurité.
- ◆ **Du point de vue opérationnel, s'efforcer de développer et d'entretenir l'aptitude des forces françaises à opérer dans la zone Arctique :**
 - **affirmer notre attachement au respect de la Convention, notamment pour ce qui concerne la liberté de navigation dans les mers arctiques.**
- ◆ **Favoriser, hormis dans le cadre de notre participation au Tour de table des forces de sécurité dans l'Arctique (*Arctic Security Forces Roundtable*), une approche bilatérale concentrée sur des objectifs concrets avec des pays disposant de capacités avérées dans la zone circumpolaire-Nord.**

Le ministère de la Défense, principalement au travers de l'état-major de la Marine, avait identifié avant la publication de la FRNA trois axes d'action dans cette aire : la protection des ressortissants français, le secours en mer, et la préservation de la liberté de navigation. À l'issue des travaux de la FRS, deux domaines d'actions³ probables ont été identifiés, qui pourraient être assurés par les forces françaises seules, ou en coalition :

- ◆ Le secours en mer ;
- ◆ La réponse collective à des situations d'urgence (catastrophe naturelle, dépollution, risques ou menaces).

Une pratique intermittente mais régulière de l'Arctique par la Marine nationale, avec des moyens limités et peu adaptés

La Marine nationale a toujours assuré une présence intermittente mais régulière dans l'océan Arctique. Les bâtiments de la marine ne sont actuellement pas conçus ni équipés pour affronter la glace et les équipages sont peu familiarisés avec les procédures particulières qu'impliquent les conditions climatiques sur l'entretien et la mise en œuvre des matériels, ou sur les opérations de conduite. De plus, les moyens comptés de la Marine nationale, et engagés sur des théâtres jugés plus prioritaires, ne lui permettent pas d'assurer une permanence en Arctique.

Cependant, de nombreux déploiements ont été réalisés depuis 1994, avec un effort plus marqué à partir de 2013. Depuis cette date, le *Tenace*, le *Fulmar*, des *Frégates* récentes et plus anciennes ont effectué des missions (mer de Baffin, mer de Kara, mer de Barents, Svalbard, Islande...) dans le grand Nord. De plus, les bâtiments y effectuent une partie de leur Traversée de Longue Durée pour valider leurs équipements avant d'être admis au service actif.

Sans être inadaptés, des bâtiments de la Marine nationale s'avèrent « peu adaptés » à la navigation en milieu arctique, notamment les plus anciens. Les retours d'expérience illustrent de nombreuses limitations aux capacités originelles :

- ◆ Fonctionnement (refroidissement) du moteur dans une eau à 2°C. Le moteur devait fonctionner à haut régime, ce qui limitait la possibilité de naviguer à vitesse réduite ;
- ◆ Problème de stabilité du bâtiment avec le dépôt important de givre sur la partie émergée du bâtiment ;

- ◆ Risque potentiel de dommages causés par des glaces sur les hélices ;
- ◆ Risque d'obturation par de la glace des voies d'admission d'eau pour le refroidissement du moteur ;
- ◆ Impact sur la production d'eau potable (fonctionnement perturbé des osmoseurs à cause de la température de l'eau en entrée du système) ;
- ◆ Durée allongée de préparation du Canon ;
- ◆ Impacts de la salinité et de la température sur le fonctionnement des sonars ;
- ◆ Mise en œuvre de missiles par grand froid plus complexe ;
- ◆ Difficultés diverses dans la mise en œuvre de l'hélicoptère embarqué (froid, qualification Nuit ou Crépuscule de l'équipage...);
- ◆ Équipements de base du matelot face au grand froid ;
- ◆ Mauvaise disponibilité du zodiac (problème moteur lié au froid, notamment le démarreur, dégradation du zodiac sur sa potence), qui interdisait une opération urgente de sauvetage ;
- ◆ Perturbation de l'équipage par la durée de la nuit et du crépuscule polaire en automne ;
- ◆ Kits de survie des pilotes de l'aéronavale insuffisants pour faire face aux conditions polaires.

La qualité et la vitesse des communications constituent deux enjeux essentiels en cas de projection des forces (même sans engagement). Or le climat et les latitudes arctiques pèsent directement et indirectement sur ces deux caractéristiques, ce qui incite à modifier les procédures habituelles et potentiellement limiter des performances des systèmes. Par exemple, le recours à Inmarsat au-delà d'une certaine latitude (70° de latitude Nord environ) limite les débits échangés.

Mais des pertes de liaisons ont été constatées même avec Inmarsat (*Le Tenace* en 2014).

L'amélioration de la cartographie marine de l'océan Arctique, ainsi que des moyens nationaux ou coalisés d'anticipation de la présence de glaces de mer sur les routes empruntées, constituent également deux priorités pour la navigation dans le grand Nord.

Au final, les bâtiments de surface ne peuvent être déployés dans cette zone que dans l'intervalle de temps allant de mi-avril à mi-décembre en fonction des latitudes et de la présence de glace, et verront leurs capacités généralement dégradées par le froid. Le retrait du service du remorqueur de haute mer privera la Marine du seul bâtiment ayant des capacités glace avec le futur *Astrolabe* (mais ce dernier devrait demeurer dans l'hémisphère Sud).

Des axes d'effort pour la Marine nationale

Les priorités affichées dans la Feuille de route nationale sur l'Arctique impliquent implicitement pour la France de se doter d'une **capacité d'intervention dans l'Arctique** pour être en mesure de contribuer à la sécurité et la sûreté des activités qui continueront de s'y développer, face à un adversaire potentiel formé essentiellement par des conditions climatiques hostiles.

En ce sens, l'Arctique doit être régulièrement « pratiqué » et éprouvé (mer, terre, air). Il s'agit à la fois de prévenir, en exerçant la liberté de navigation dans cette aire, la tentation d'une appropriation de fait par les États riverains, et de se préparer à y opérer de manière plus fréquente.

Plusieurs axes d'effort progressif pour la Marine peuvent être suggérés.

Tout d'abord, une meilleure connaissance du milieu semble être le préa-



lable à toute prise en compte du besoin graduel d'une capacité arctique. Cela suppose, comme suggéré par la FRNA, des coopérations accrues avec les organismes scientifiques français et étrangers, et avec les pays disposant de cette compétence.

Mieux connaître les conditions climatiques polaire passe également par une centralisation et une valorisation des retours d'expérience, y compris à une échelle interarmées. La répétition de missions au fil des années va enfin permettre de sensibiliser les équipages à un fonctionnement potentiellement dégradé de certaines fonctions du bateau, de certains systèmes et capacités, mais aussi de procéder à des entraînements plus fréquents, et à terme de former des personnels à la mise en œuvre de capacités et à la manœuvre en milieu arctique. Les principales classes de Bâtiments pourraient être ainsi confrontées au milieu polaire arctique lors du Déploiement de Longue Durée ou de missions, si possible au moins à la hauteur du 75° de latitude Nord.

L'objectif de la Marine nationale semble désormais être d'envoyer un à deux bâtiments par an en zone arctique (bâtiments logistiques ou frégates). Ce rythme paraît cohérent avec une montée en puissance progressive des capacités françaises face à des missions probablement plus fréquentes à partir de 2025.

Ensuite, parce que l'Arctique est d'abord un océan, la composante marine constituera la colonne vertébrale de la plupart des opérations impliquant des forces françaises. Dès lors, la construction de nouveaux bâtiments

(PBC, frégate, Frégate de Taille Intermédiaire ou FTI, Bâtiment de Soutien et d'Assistance Hauturier ou BSAH) pourrait intégrer certaines normes arctiques (cf. le Code polaire), tout en les maintenant adaptés aux autres théâtres maritimes. Le renforcement de la coque d'au moins un BSAH permettrait de conserver une capacité de remorquage en haute mer, pour compenser le retrait du service du *Tenace*.

Enfin, la mutualisation de moyens et capacités (UE, OTAN, bilatérale...) de secours en mer et de gestion des crises dans le Grand Nord rendrait plus crédible et démultiplierait les effets d'une montée en puissance progressive des capacités arctiques françaises. En effet, au regard à la fois des contraintes budgétaires pesant sur le ministère de la Défense, et des engagements des forces sur d'autres théâtres considérés comme prioritaires, les investissements consacrés à cette aire seront limités et raisonnables, en adéquation avec un renforcement des capacités polaires à l'horizon 2025/2030.

De plus, la création de capacités (nationales ou mutualisées) de secours en mer et de gestion des crises (dépollution notamment) renforcerait la légitimité des positions françaises dans cette aire, en plus de la recherche scientifique française, qui constitue pour l'instant le principal « passeport diplomatique » de la France en Arctique.

ALEXANDRE TAITHE

Chargé de recherche, FRS
a.taithe@frstrategie.org

Notes

1.Cf. Alexandre Taithe, avec Isabelle Facon, Patrick Hébrard, Bruno Tertrais, *Arctique : perspectives stratégiques et militaires*, Fondation pour la recherche stratégique, coll. Recherches et Documents, novembre 2013 - 61 p.

2.<http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/arctique/la-france-adopte-une-feuille-de-route-pour-l-arctique/article/la-france-s-engage-dans-l-arctique-14-06-16>.

3.L'Agence européenne de défense prévoit également comme base de ses travaux sur l'Arctique un troisième domaine d'action, mais qui ne devrait pas directement impliquer de forces françaises : le contrôle des activités relatives à l'exploitation des ressources naturelles (lutte contre les trafics, contrôle en mer...).