

# Un nouveau navire rejoindra la Flotte océanographique française en 2025



Vue 3D du nouveau navire semi-hauturier de la Flotte océanographique française construit par le chantier espagnol Freire à Vigo en Espagne. © Freire Shipyard

**À partir de 2025, le remplaçant du *Thalia* assurera avec le *Côtes de la Manche* les campagnes scientifiques et les missions d'intérêt public sur la façade Manche-Atlantique. Hybride, flexible et basse consommation, ce nouvel arrivant ouvre la voie de la décarbonation de la Flotte océanographique française opérée par l'Ifremer.**

La construction du navire semi-hauturier qui débute en ce printemps 2023 marque une étape importante dans le renouvellement de la Flotte océanographique française opérée par l'Ifremer. Depuis le *Pourquoi pas ?*, entré en flotte en 2005, et la vedette côtière *Haliotis* en 2008, les dix navires

hauturiers et côtiers de la Flotte océanographique française bénéficient régulièrement de travaux de modernisation mais aucune nouvelle construction n'avait vu le jour. C'est la fin annoncée du navire côtier *Thalia* en 2025-2026 qui a donné l'impulsion.

## PLUS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

La réflexion sur l'empreinte environnementale a été notamment conduite par le groupe de travail scientifique coprésidé par **Éric Thiébaud, professeur en océanographie biologique** à Sorbonne Université, basé à la station biologique de Roscoff.

« Toute la communauté a insisté pour que ce navire soit le plus exemplaire possible, respectueux de l'environnement tant en matière de bruit<sup>1</sup>, de consommation et donc de bilan carbone, que de gestion des déchets. On est aujourd'hui sur une voie vertueuse. »

Si la crise sanitaire et les augmentations de coûts induites ont eu raison des plus hautes ambitions, le navire semi-hauturier sera néanmoins basse consommation.

« Isolation renforcée, traitement des ponts thermiques, régulation de la climatisation, récupération des énergies fatales<sup>2</sup>, cela peut paraître anodin, expose **Sarah Duduyer, responsable du projet au service Navires et équipements** à l'Ifremer, mais ces exigences sont encore très peu courantes dans le domaine de la construction navale. »

Un navire océanographique effectue des routes sinueuses, il fait relâche dans différents ports, ce qui rend plus complexe l'approvisionnement en nouveaux carburants comme les biocarburants et l'hydrogène. D'où le choix d'un navire hybride.

« Équipé de diesels alternateurs de toute nouvelle génération, ce nouveau navire pourra également s'approvisionner en biocarburants, ajoute Sarah Duduyer. Il est prévu de l'allonger ultérieurement, de le « jumboïser », afin de modifier le type de propulsion quand les technologies envisagées seront matures. »

## OCÉANOGRAPHIE MODERNE

De par sa longueur, une quarantaine de mètres, le nouveau navire semi-hauturier aura une excellente tenue à la mer et sera à même de couvrir l'ensemble du plateau continental jusqu'à la limite du talus, en accueillant une dizaine de scientifiques à son bord. Océanographes biologistes, physiciens, géologues, biogéochimistes... pourront ainsi réaliser des campagnes interdisciplinaires et solliciter l'appui des derniers engins de la Flotte océanographique française tels les robots sous-marins *Asterx*, *Idefx*, *Ulyx* et *Ariane*.

« Un bateau plus vaste, souligne **Éric Thiébaud**, c'est plus de disciplines, plus de personnes à bord, notamment des étudiants, les océanographes de demain, plus de projets intégrés, plus d'espaces de laboratoires pour accompagner l'océanographie moderne dont on a besoin aujourd'hui impérativement et tout particulièrement dans les systèmes côtiers. »

## UNE NOUVELLE DYNAMIQUE

À l'horizon 2030, les trois navires hauturiers de la Flotte océanographique française seront en fin de vie. À eux seuls, ils représentent 80 % des émissions de gaz à effet de serre de la Flotte océanographique française : les enjeux sont donc colossaux. Particulièrement instrumenté, flexible, le nouveau navire semi-hauturier est aussi considéré comme une plateforme permettant de tester de nouvelles configurations et de mieux appréhender le concept des navires du futur. Le dernier-né qui sillonnera, à partir de 2025, la Manche et l'Atlantique et de temps à autre les Antilles, ouvre la voie.

« C'est une opération importante pour nous car c'est le signal que l'on enclenche une nouvelle dynamique sur le long terme de renouvellement en profondeur de la flotte, estime **Olivier Lefort, directeur de la Flotte océanographique française**. Nous allons à l'avenir très certainement revoir le contour technique des bateaux, ils seront différents de ce que l'on a pu imaginer jusqu'à présent.

<sup>1</sup> Faible impact sonore sur la faune : respect de la norme DNV – Silent F, une première sur un navire océanographique de cette taille en Europe

<sup>2</sup> Énergies perdues au niveau de la propulsion et de la production d'énergie à bord

### UN CHANTIER EUROPÉEN

Le chantier espagnol Freire, entreprise familiale fondée en 1895 à Vigo en Galice, a remporté l'appel d'offres. C'est un chantier naval de référence en Europe pour la construction de navires océanographiques à l'image du *Sarmiento de Gamboa*, du *RRS Discovery* ou encore du *Belgica*.

### CARTE D'IDENTITÉ DU NOUVEAU NAVIRE

Longueur : 40 m, largeur : 10 m  
Tirant d'eau avec gondole : 4,3 m  
22 places à bord (marins et scientifiques)  
Autonomie : 20 jours

## À PROPOS DE LA FLOTTE OCÉANOGRAPHIQUE FRANÇAISE

Présente sur toutes les mers du monde, forte de ses 4 navires hauturiers, 6 navires semi-hauturiers et côtiers, 7 navires de station et de ses engins sous-marins capables d'intervenir jusqu'à 6000 m de profondeur, la Flotte océanographique française (FOF) est l'une des 3 plus importantes flottes de recherche européennes avec celles de Grande-Bretagne et d'Allemagne. Unifiée depuis janvier 2018, elle est opérée par l'Ifremer au bénéfice de l'ensemble de la communauté scientifique française concernée. Elle s'appuie sur le savoir-faire et les compétences, d'une part, de la direction de la Flotte océanographique (DFO) de l'Ifremer (80 personnes) qui est en charge de sa programmation et de son développement technologique, et, d'autre part, de la SASU Genavir, compagnie d'armement filiale de l'Ifremer (350 personnes).

Plus de 3500 chercheurs, ingénieurs et techniciens de la communauté scientifique (universités marines, Ifremer, CNRS, IRD, Museum national d'Histoire naturelle, Institut de physique du globe de Paris...) utilisent les navires et équipements de la Flotte océanographique française. Chaque année, environ 300 nouvelles publications se nourrissent ainsi des données récoltées lors de ces campagnes menées en mer.

Cette très grande infrastructure de recherche (IR\*) polyvalente réalise également des missions d'intérêt public pour l'évaluation des ressources halieutiques et pour l'observation et la surveillance des milieux côtiers. Chaque année, ses campagnes permettent ainsi d'éclairer les instances nationales et européennes chargées de fixer des quotas de pêche. Dans le cadre d'un partenariat de long terme avec la Marine nationale autour du *Pourquoi pas ?* (navire financé à 45% par le ministère des Armées), la Flotte océanographique française réalise également des missions au profit du Shom (Service hydrographique et océanographique de la Marine).

Pour améliorer les performances technologiques de la Flotte et proposer à ses utilisateurs des équipements de pointe, capables de toujours mieux observer, comprendre et protéger l'océan, la direction de la Flotte océanographique consacre des moyens dédiés à l'innovation. Partagées entre Brest et Toulon, des équipes d'ingénieurs et techniciens se chargent ainsi de concevoir des instruments et systèmes sous-marins nouveaux, de développer des logiciels d'acquisition et de traitement des données, ou encore de mener une activité de R&D autour de l'usage des équipements acoustiques.