

# Marine nationale : un BSAH autour du monde, via l'Arctique



Pour la première fois, une unité militaire française, le bâtiment de soutien et d'assistance hauturier (BSAH) *Rhône*, a relié Brest à San Francisco après avoir franchi le détroit de Béring, au cours d'un déploiement de 104 jours.

Ont été présentés à la presse, le 20 décembre 2018 à Paris : son périple par son commandant, le capitaine de frégate Philippe Guena, et un premier maître chef de quart ; le programme BSAH par un ingénieur en chef des études et techniques de l'armement.

**Le périple.** En 73 jours de navigation, le *Rhône* a parcouru 35.000 km à 25 km/h en moyenne, à travers les océans Arctique, Pacifique et Atlantique, onze mers et le canal de Panama, avec des variations de température de  $-0,5^{\circ}\text{C}$  à  $3^{\circ}\text{C}$  pour l'eau de mer et de  $-10^{\circ}\text{C}$  à  $38^{\circ}\text{C}$  pour l'air. Après avoir quitté Brest le 23 août et le port norvégien de Tromsø le 1er septembre, il a franchi le détroit de Béring le 14 septembre et fait escale à Dutch Harbor (Alaska), Victoriaville (Canada), San Francisco (Californie), Huatulco (Mexique). Après Panama, il a relâché à la Martinique, Halifax (Canada), Saint-Pierre-et-Miquelon et La Corogne (Espagne), avant de rentrer à Brest le 4 décembre. Des conditions météorologiques clémentes et la fonte importante des glaces ont permis une bonne visibilité des

icebergs (eau douce gelée) et de la banquise (eau de mer gelée et recouverte de glace), car seul l'œil peut appréhender la glace. Pendant la traversée de la mer de Sibérie orientale (4 jours), le *Rhône* s'est faufilé entre les énormes glaçons sans les toucher, en navigant de jour pour plus de sécurité. Celle-ci a été renforcée par la présence à la passerelle de deux chefs de quart au lieu d'un et de deux veilleurs supplémentaires, en raison de la concentration nécessaire pendant des « quarts » de 4 à 6 heures. La redondance des équipements et le recours, éventuel, aux centres de secours russes auraient permis de pallier tout incident sérieux. Ce déploiement s'est déroulé dans les eaux internationales avec des « passages inoffensifs » dans les eaux territoriales russes, dans le cadre de la Convention de Montego Bay. Il a inclus des entraînements communs avec les Marines riveraines et la formation d'un 2ème équipage sur la fin de la traversée. Outre le raccourcissement des distances et des délais, la voie maritime du Nord présente, pour le transport de vracs et de matières premières, les avantages de l'absence de taxes et de l'inexistence de la piraterie. Son trafic commercial pourrait atteindre 20 à 40 navires par an, par suite du réchauffement climatique. La Chine en tient compte pour ses « nouvelles routes de la soie ». La Russie redoute une dégradation de l'environnement, en raison de l'exploitation future des réserves de gaz de l'Arctique estimées à 50 Mt.

**Le programme BSAH.** D'un coût de 162 M€, le programme BSAH porte sur quatre navires de 2.960 t répartis entre Brest et Toulon et armés chacun de deux mitrailleuses de 12,7 mm. Le *Rhône* et la *Loire* ont été livrés en 2018. La *Seine* et la *Garonne* suivront en 2019. Chacun compte deux équipages de 17 marins et peut accueillir 12 passagers ou plongeurs équipés. Capable de remorquer le porte-avions *Charles-de-Gaulle* ou un bâtiment de projection et de commandement, un BSAH peut effectuer des recherches sous-marines ou réaliser des équipements pour l'accueil de sous-marins nucléaires d'attaque. Avec 30 jours de vivres, il peut parcourir 9.260 km à 20-22 km/h. Le maintien en condition opérationnelle inclut une formation sur la conduite et l'entretien des installations, qui assure une disponibilité de 330 jours/an.

## **Loïc Salmon**

L'océan Arctique : nouveaux enjeux stratégiques

L'océan Arctique : atouts économiques, guerre froide larvée

Défense : le climat, facteur de dérèglement géopolitique