



LE MARION DUFRESNE

IMPRIMER



PARTAGER



La caractéristique première des TAAF réside dans leur **isolement extrême** et **l'éloignement des zones habitées**. Des Tropiques pour les îles Éparses, au continent Antarctique pour la terre Adélie, en passant par l'océan Austral pour les districts subantarctiques, l'occupation permanente de ces territoires nécessite la mise en œuvre d'une **chaîne logistique complexe et multiple**.

EMBARQUEZ À BORD DU NAVIRE !



Visite virtuelle du navire

PRÉSENTATION

PRÉSENTATION

LA PRÉFÈTE,
ADMINISTRATRICE
SUPÉRIEURE

PRÉSENTATION DES
TERRITOIRES

LE MARION DUFRESNE

L'ASTROLABE

LES CONSEILS
CONSULTATIFS

LE COMITÉ DE
L'ENVIRONNEMENT POLAIRE

UNION EUROPÉENNE ET
PTOM

LA LOGISTIQUE ENTRE LES STATIONS

La **logistique** constitue le **maillon essentiel** permettant le fonctionnement des bases et des stations. Il s'agit d'un **cordon ombilical** indispensable au bon déroulement des multiples activités scientifiques, stratégiques et de conservation dans ces territoires. Elle est également garante de la présence française permanente dans ces régions du monde.

Dès lors, la fiabilité de la desserte de chacun des districts est une préoccupation de premier ordre. Les moyens mis en œuvre doivent être opérationnels et sécuritaires en toutes circonstances, objectif ambitieux dans un contexte géographique et météorologique hors normes.

Le *Marion Dufresne*, navire amiral des TAAF, s'inscrit de manière centrale dans cette problématique.



Propriété du GIE MDII et armé par la CMA-CGM pendant plus de 20 ans, puis par Louis Dreyfus Armateurs (LDA) depuis mai 2017, le *Marion Dufresne* est un **navire** polyvalent, construit spécifiquement pour les besoins des TAAF et les multiples missions qui s'y déroulent de par le monde :

transport de fret : avec une capacité d'emport de 4 600 m³, il peut assurer la desserte du matériel nécessaire aux constructions, à la science et à la vie sur les bases. De plus, aucune infrastructure portuaire n'étant présente dans les districts, le navire possède plusieurs grues, dont deux jumelables de 25 tonnes chacune, lui permettant d'être autonome pour l'embarquement et le débarquement du fret ;

transport de personnel : afin de transporter les personnels, il lui est possible d'embarquer jusqu'à 114 passagers ;

ravitaillement en gasoil : afin de ravitailler les ports pétroliers des bases, le navire doit être en mesure de pouvoir transporter, et livrer à l'aide d'une manche, le carburant nécessaire ;

navire scientifique : ses différents équipements lui permettent de remplir de multiples missions scientifiques. À bord, une surface de 650 m² est dédiée aux laboratoires ; le navire est également équipé d'un système de treuillage pour la manipulation d'engins et matériel lourds, d'un sondeur multifaisceaux et d'un carottier géant.

Le Marion Dufresne, navire ravitailleur des TAAF



LE *MARION DUFRESNE* AU COURS DE L'ANNÉE

Le *Marion Dufresne* est affrété 120 jours par an par les TAAF et il est sous-affrété 217 jours par an afin d'assurer des missions océanographiques.

AFFRÈTEMENT TAAF

Sous affrètement TAAF, le *Marion Dufresne* réalise principalement des rotations vers les îles australes. Ces rotations sont appelées Opérations Portuaires (OP) et se tiennent en moyenne 4 fois par an. Les objectifs principaux de ces OP sont :

- la relève du personnel, qu'il soit scientifique ou technique ;
- le ravitaillement des bases en vivre, en gasoil et en matériaux pour les chantiers ;
- le soutien aux activités techniques, de science et de conservation sur les territoires.

AFFRÈTEMENT IFREMER

Au 1^{er} janvier 2018, l'Institut français pour l'exploitation de la mer (Ifremer) a repris les missions océanographiques qu'assurait auparavant l'Institut Paul-Emile Victor (Ipev). Chaque année, l'institut sous-affrète le *Marion Dufresne* aux TAAF pour réaliser des campagnes océanographiques sur tous les océans du monde. Ces dernières sont pluridisciplinaires, géologiques, hydrologiques, hydrophysiques, biologiques, et ont pour objectifs principaux :

- l'inventaire, la cartographie, la structure, l'origine et l'évolution des dorsales océaniques, des bassins et des marges continentales de l'océan Indien ainsi que des plateaux sous-marins de l'océan Indien occidental et austral ;
- l'étude de la circulation atmosphérique, de la circulation océanique et de l'interface océan-atmosphère ;
- l'étude de la structure et du fonctionnement de l'écosystème marin suivant trois orientations essentielles : la prospection de plateaux autour des îles subantarctiques pour l'inventaire de la faune et de la flore et la mise en valeur des ressources exploitables ; la prospection des bassins profonds de l'océan Indien et du secteur Indien de l'océan Austral ; l'étude de l'écosystème pélagique de la haute mer.

UN NAVIRE RAVITAILLEUR

RAVITAILLEMENT DES ÎLES AUSTRALES



Le *Marion Dufresne* assure le **transport des personnels, de fret neutre, de produits dangereux et de carburant**. Afin de garantir l'ensemble des missions lors d'une Opération Portuaire (OP), rotation dans les îles australes sous affrètement TAAF, un travail de préparation important est fait avant l'appareillage et à son retour à quai.

Les bases australes ne sont pas équipées de ports permettant l'accueil du navire ravitailleur des TAAF, qui se positionne donc au large des îles (Crozet et Amsterdam) ou au large de la base de Port-aux-Français dans le golfe du Morbihan (Kerguelen). Le lien entre le navire et la terre s'effectue grâce à des moyens annexes : **hélicoptère** pour les personnes et les charges ne dépassant pas 750 kg, moyen nautique pour les charges les plus lourdes.

À Crozet et Amsterdam, c'est un radeau appelé « **portière** », constitué d'une plate-forme en bois reposant sur des « boudins » gonflables et tracté par une vedette du *Marion Dufresne*, qui est utilisé pour rejoindre la terre. À Kerguelen, c'est un **chaland**, *L'Aventure II*, basé en permanence dans le district austral, qui permet de faire le lien entre la base de Port-aux-Français et le navire.

Outre le transport des **passagers** et du **fret**, la livraison du **carburant** destiné à la production d'énergie sur les bases est également effectuée par le *Marion Dufresne*. Le carburant est transféré sur les bases australes à l'aide d'une manche à gasoil. Une manche semi-rigide est mise à l'eau sur plusieurs centaines de mètres, par laquelle s'effectue le transfert du carburant sous pression entre le navire et les unités de stockage des bases.



Le *Marion Dufresne*

Même si les moyens mis en œuvre pour assurer la desserte des îles subantarctiques ont évolué depuis les années 1950, les difficultés liées aux conditions climatiques restent les mêmes ; la logistique des TAAF ne saurait donc être efficace sans le savoir-faire et l'expérience des équipes des TAAF et de l'équipage du *Marion Dufresne*.

PRÉSENCE DANS LES ÎLES ÉPARSES



De manière plus ponctuelle et environ tous les deux-trois ans, le *Marion Dufresne* effectue **la tournée des îles Éparses** lors d'une opération portuaire dites « OP Éparses ». Cette dernière permet d'assurer des missions scientifiques ainsi que de la logistique de colis jusqu'à 750 kg grâce à l'hélicoptère embarqué. Ce moyen complète idéalement ceux déployés par *Le Champlain*, navire de la Marine nationale. Les dernières OP Éparses ont été réalisées en 2009, 2011, 2014, 2016 et 2019.

CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE :

Longueur hors tout : 120,50 m

Largeur : 20,60 m

Creux : 12,80 m

Tirant d'eau : 6,95 m

Déplacement : 10.380 tÉ

Port en lourd : 4.900 t

Fret : 2.500 t

Propulsion et puissance : 3 groupes diesel-alternateur, total 8250 kW

• 2 moteurs électriques synchrones de propulsion : 2 x 3000 kW

• 1 propulseur avant de 750 kW

Autonomie : 2 mois

Vitesse maximale : 16 nœuds

Passagers : 114

Equipage maximum : 46 membres



