

BRF JACQUES CHEVALLIER

Par Raymond Reboul

Vue d'ensemble
du Jacques Chevallier
à Toulon.
(Raymond Reboul)



Appareillage du BRF
avec fort mistral.
Le remorqueur donne
une idée de la taille
du bâtiment.
(Raymond Reboul)

Le *Jacques Chevallier* est un Bâtiment de Ravitaillement de Forces (BRF), nouveau modèle, destiné à remplacer les bâtiments de commandement et ravitaillement (BCR).

Il est le premier bâtiment d'une série de quatre dont les suivants sont le *Jacques Strosskopf* A726 (mis à flot), l'*Émile Bertin* A727 et le *Gustave Zédé* A728. Ces trois derniers seront mis en service entre 2025 et 2031. Trois seront basés à Toulon et un à Brest (Émile Bertin).



LE MOT DU COMMANDANT

Le *Jacques Chevallier* (A725) est un bâtiment de nouvelle génération. Il est préparé pour la guerre et grâce à ses moyens de détection, il peut évaluer une situation tactique en lien avec les autres bâtiments qui l'accompagnent.

Le BRF est classé citadelle NBC (Nucléaire, Bactériologique, Chimique) et peut évoluer dans un milieu hostile où en cas d'attaque, il peut se défendre grâce à son armement renforcé et numérisé.

C'est un pétrolier à double fond et double coque, ce qui lui permet d'accoster dans tous les ports.

Par rapport à la classe Durance, il est beaucoup plus souple d'emploi et a une capacité de transport double.

À pleine charge (31 000 T), c'est le second plus grand navire de la Marine nationale après le porte-avions *Charles de Gaulle* et il a été conçu pour apporter son soutien au nouveau porte-avions dont la mise en service est prévue en 2038.

Les missions du *Jacques Chevallier* sont en priorité :

Soutien d'une Force navale en mer adapté (groupe de navires, sous-marins et aéronefs). Ces transferts peuvent se faire de la terre vers la mer et de la mer vers la terre, ils peuvent s'effectuer près des zones de combats.

Embarquement d'un État-Major.

Embarquement de commandos et d'un drone.

Renseignement et contrôle du trafic international. Évacuation de ressortissants. Secours aux blessés grâce à un hôpital de campagne.

Lutte contre les trafics illicites.

Parmi les améliorations apportées à la classe Durance, on trouve une vaste passerelle de commandement qui déborde des flancs du bâtiment, avec une vue à 360°, un propulseur d'étrave et deux postes de manœuvre. Ces deux postes de manœuvre (bâbord et tribord) viennent en complément de celui de la passerelle de navigation et permettent un accostage, comme sur les paquebots, sans l'assistance des remorqueurs. Une partie vitrée au sol permet de voir la position du quai et affiner l'accostage.

Depuis qu'il est basé à Toulon, c'est de cette manière que le *Jacques Chevallier* se met à quai.

Entre septembre 2022 et mars 2023, le bâtiment a effectué une Traversée Longue Durée (TLD) afin d'homologuer toutes ses capacités dans les pays froids, en mers du Nord au large de l'Islande et dans les pays chauds (Caraïbes et Brésil).

Durant toute cette période, le bâtiment a été soumis à toute sorte d'exercices afin de corriger notamment les problèmes ou soucis rencontrés. Cela a aussi permis de vérifier le bon fonctionnement de l'électronique dans des températures extrêmes.

Cette TLD a aussi permis de faire des exercices entre différents bâtiments étrangers (US Navy,

La passerelle de
navigation déborde
largement pour une
visibilité optimale.
(Raymond Reboul)



LA 3^E FLOTTE U.S. AU CŒUR DES TYPHONS

Première partie par René Alloin



Les vagues se brisent sur la proue d'un pétrolier du groupe opérationnel 30.8 alors que les tentatives de ravitaillement débutent en fin de matinée du 17 décembre 1944. (Photo U.S. Navy)

Décembre 1944 et juin 1945, deux dates au cours desquelles les typhons occasionnèrent des dégâts considérables à la 3^e Flotte américaine de l'Amiral William Frederick Halsey. Ce sont ces épisodes mouvementés que nous allons vous conter dans ces deux articles. Mais auparavant, dressons les événements se déroulant à ces époques.

Le 6 octobre 1944 débute la gigantesque opération qui va mener à la conquête des Philippines avec un débarquement des Américains à Leyte. Les forces terrestres seront proches de celles du débarquement de Normandie et les forces navales déployées seront de beaucoup supérieures. Nous n'allons pas revenir sur ces opérations qui ont été décrites talentueusement et en détail par notre regretté Frédéric Stahl dans les numéros 78 et 79 de Navires et Histoire.

C'est au cours de cette bataille que vont apparaître les "kamikazes". Rappelons succinctement leurs origines. C'est le 19 octobre 1944 que le vice-amiral Onishi Tajukiro décide la création d'un nouveau groupe aérien permettant à des avions chargés d'une bombe de 250 kg, de s'écraser sur les navires ennemis. La marine japonaise, considérablement amoindrie n'est plus en mesure de s'opposer à la

colossale force de frappe américaine et il devient nécessaire de trouver le moyen de les stopper alors qu'ils s'approchent inexorablement du Japon. Cependant, l'élément déclencheur s'est produit le 15 octobre lorsque le contre-amiral Masafumi Arima ôta les insignes de son uniforme, prit place dans un avion et lança celui-ci sur le porte-avions USS *Franklin* qu'il manqua de peu.

Certes, les pilotes sollicités pour ces missions de sacrifice, auxquelles on donnera désormais le nom de kamikaze (vent divin) en référence aux deux invasions mongoles de 1274 et 1281 au cours desquelles la flotte ennemie fut détruite par deux typhons qui sauvèrent ainsi le Japon d'une annexion qui aurait pu créer un avenir très différent, n'ont pas accueilli cette décision avec enthousiasme comme on se plaît parfois à la présenter. C'est sous la pression de la hiérarchie et avec résignation que les unités sont constituées. Elles regroupent majoritairement des étudiants épargnés jusque-là pour constituer l'élite du futur empire et qui ne peuvent s'y dérober dans la crainte qu'un refus affecte la réputation de leurs proches et les déshonore. Vers la fin de la guerre, l'entraînement sera réduit à sa plus simple expression : deux jours d'apprentissage pour le décollage, deux autres pour le pilotage et trois pour apprendre les tactiques d'attaque.



Un groupe de pilotes "kamikaze". (Site bibliothequeoche. overblog.com)

Cependant, malgré leur impréparation et leur inexpérience, les attaques d'avions-suicides vont provoquer de lourdes pertes parmi les navires américains entre la mi-octobre et la fin décembre, notamment les porte-avions, cibles prioritaires. Trente-cinq d'entre eux (lourds et d'escorte) seront endommagés plus ou moins gravement ainsi que deux cuirassés, deux croiseurs, deux transports d'attaque et six destroyers. D'autres seront coulés, comme le porte-avions d'escorte USS *St-Lo*, les destroyers USS *Abner Read*, USS *Mahan*, USS *Reid*, le transport rapide USS *Ward*, ex-destroyer, les navires de débarquement LST-460, LST-472, LST-738, LST-749, LSM-20, LSM-318, LCI (L)-1065, les patrouilleurs PT-300, PT-323, le chasseur

de sous-marins SC-744, le remorqueur ATO-12 *Sonoma*, le pétrolier IX-126 *Porcupine* ou le liberty ship *Benjamin Ide Wheeler*. Il ne peut être question de laisser les bateaux affectés aux opérations en vue de la conquête des Philippines sans protection. Une réunion importante a lieu afin de définir les meilleurs moyens de contrecarrer ces attaques. La décision est prise de détruire les avions japonais au sol, sur tous les aérodromes de Luçon (1) par des patrouilles de chasseurs maintenus en permanence. Cette opération prendra le nom de "La grande couverture bleue" en rappel à la couverture bleue qu'utilisaient les footballeurs de la "Grande équipe bleue" de la Marine.

(1) On trouve le nom de cette île des Philippines sous le nom français de Luçon ou sous celui anglais de Luzon.

Onze minutes après avoir été frappé par un kamikaze, le CVE-63 *St. Lo* explose et coule. (Photo U.S. Navy)



Le transport à grande vitesse APD-16 *Ward*, ex-DD-139, incendié par un kamikaze le 7 décembre 1944. (National Museum of U.S. Navy)



Photo colorisée du paquebot Antilles dans sa configuration initiale. (DR – Collection As)



LE PAQUEBOT ANTILLES

Avec sa mise en service, la Transat achève son plan de reconstruction de sa flotte de grands paquebots

Par Alain Spohr

1 – Après des années d'efforts, la Transat aligne de nouveau une flotte équilibrée de paquebots transatlantiques, mais rien n'est jamais acquis dans un monde maritime en pleine mutation.

Fin avril 1953, M Jean-Marie, Président de la Compagnie Générale Transatlantique, peut être satisfait. La reconstruction de la flotte de grands paquebots est enfin terminée, en ligne avec les objectifs définis au lendemain de la Libération.

La stratégie choisie en 1945 avec une approche progressive a porté ses fruits. D'abord récupérer, réparer et reconstruire les navires survivants et les épaves récupérables. Puis, quand la situation des chantiers et de l'industrie le permet, réaliser les premières constructions neuves.

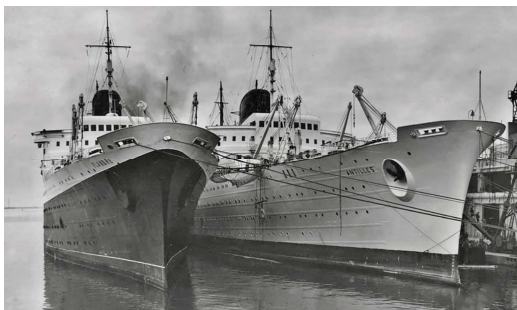
Quatre paquebots ont été remis en ligne après des remises en état longues et difficiles en majorité dans nos chantiers dévastés par la guerre. *De Grasse* est le premier de retour sur l'Atlantique Nord en juillet 1947 après avoir été renfloué et réparé. Suivi en juillet 1949 par *le de France* complètement reconstruit. Puis c'est au tour de *Liberté* en août 1950 après une rénovation complète. Et enfin, le vaillant *Colombie* retourne sur la ligne des Antilles en octobre 1950 après sa refonte dans un chantier néerlandais.

Flandre et *Antilles* les rejoignent en ce mois d'avril 1953 ; ce sont les deux premiers paquebots neufs construits pour la CGT depuis la Libération, deux beaux navires modernes et puissants.

Pour la première fois depuis 1939, la Compagnie Générale Transatlantique dispose d'une flotte homogène de paquebots performants pour exploiter les deux importantes lignes de l'Atlantique. Celle

Flandre (à gauche en livrée noir et blanc) et Antilles (à droite en livrée blanche). Les navires sont des vrais jumeaux. (DR)

Vue aérienne d'Antilles. Un navire puissant et performant aux lignes fines et modernes. (Brochure CGT – Collection As)



Transat – Les grandes unités de la flotte reconstruite – Carte postale colorisée. (DR – Collection As)

des Antilles & de l'Amérique Centrale ouverte en 1862 est la plus ancienne ; c'est la ligne historique fondatrice de la CGT. Et celle de l'Atlantique Nord ou de New York qui est la plus prestigieuse ; c'est la ligne de toutes les performances, de tous les superlatifs et de tous les excès, dans un contexte de compétition impitoyable avec les armateurs anglo-saxons, italiens, néerlandais, nordiques et allemands.

La Transat va ainsi regagner sa place et son prestige d'avant-guerre ! Mais pour les dirigeants de la CGT, le répit est de courte durée, car la décennie amène de nombreux changements dans le transport maritime des passagers. Pour les voyages de ligne, la concurrence de l'avion est de plus en plus forte. Et l'activité de croisière change elle aussi profondément avec l'émergence d'armateurs spécialisés exploitant de navires conçus pour répondre aux nouvelles exigences des touristes et croisiéristes !

C'est dans ce contexte incertain qu'il faut préparer la flotte du futur ; les super-liners *Île de France* et *Liberté* vieillissent rapidement, les paquebots intermédiaires *De Grasse* et *Colombie* sont de moins en moins adaptés aux attentes de la clientèle. Et ces vieilles unités coûtent cher à entretenir et à exploiter. La Transat travaille intensément à la conception, au financement et à la construction de la relève ; le résultat sera l'incroyable et magnifique *France* mis en service en février 1962.

Pendant quelques années, les trois navires neufs, *France*, *Flandre* et *Antilles* font face à la demande avec plus ou moins de bonheur, mais à partir de 1968 ils vont eux aussi progressivement disparaître. Le bref passage dans la flotte de *De Grasse* 2 n'y changera rien. En 1974, la dernière unité, *France*, est désarmée. La CGT arrête alors définitivement l'exploitation des paquebots.

C'est dans ce contexte que nous allons voir *Antilles* vaillamment tracer son sillage pendant 18 ans.

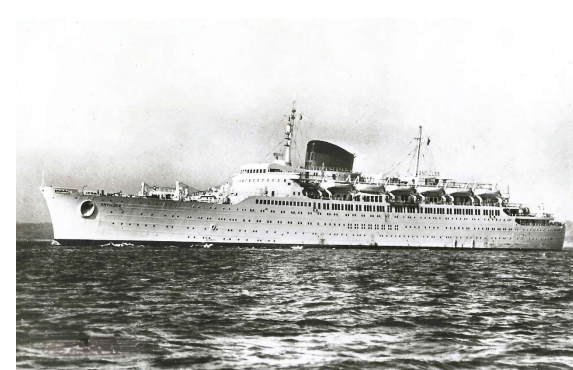
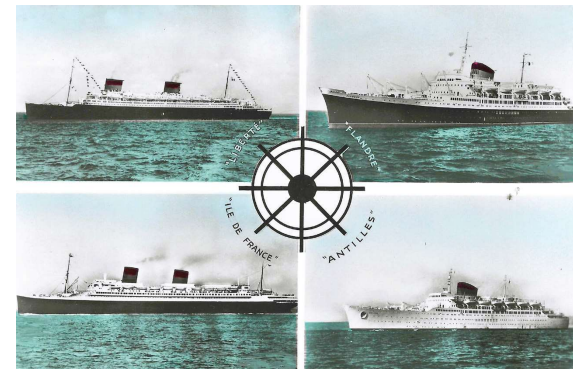
2 – La construction par l'arsenal de Brest du paquebot Antilles et sa fiabilisation.

Antilles est le deuxième navire de la classe dont *Flandre* est le prototype. Ceux qui souhaitent approfondir l'histoire de la conception et la description détaillée de ces paquebots pourront se référer aux articles consacrés au paquebot *Flandre* parus précédemment (N&H 142 et 143).

En août 1947, le ministère de la Marine lance les travaux de construction d'*Antilles* à l'arsenal de Brest, sur commande de la Compagnie Générale Transatlantique et le 1^{er} décembre 1948, l'assemblage du navire commence.

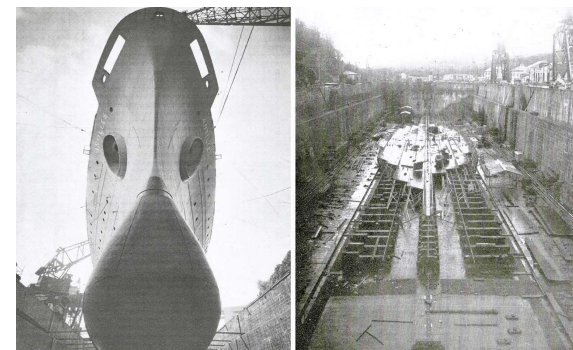
Antilles est construit à Brest dans le cadre du projet « Conversion » par lequel l'arsenal est associé à la reconstruction de la flotte marchande de la France (voir l'annexe à ce sujet). Les Ateliers et Chantiers

Dans le bassin de Salou. À droite, quille et doubles fonds en cours d'assemblage. À gauche, le bulbe d'étrave avant mise en eau du bassin ; notez les accores et les grues sur le bord du bassin. (Brochures CGT – Collection As)



de France de Dunkerque qui construisent la tête de série *Flandre* doivent produire tous les plans et les spécifications des équipements. L'arsenal de Brest les utilisera pour la réalisation d'*Antilles* en y apportant les ajustements nécessaires pour les adapter à ses propres pratiques et à son outillage industriel. On maximisera aussi l'utilisation des mêmes sous-traitants pour les sous-systèmes et équipements principaux, avec une exception notoire : les chaudières seront fournies par Penhoët de Saint-Nazaire. Les deux navires qui sont pratiquement construits en parallèle seront presque des jumeaux.

Beau profil d'Antilles dans sa configuration initiale. (DR – Collection As)



LE CUIRASSÉ DE LA REINE HMS VANGUARD

Par Philippe Caresse

En 1937, les Britanniques faisaient face à un élan de constructions navales venant de nations qui pouvaient remettre en question leur hégémonie maritime au niveau mondial.

La Royal Navy avait besoin de navires de ligne puissants pour contrer les menaces grandissantes en Asie du Sud-Est et c'est ainsi que furent mis à l'étude en 1937 les cuirassés de la classe «Lion». Armés de 9 pièces de 406 mm, déplaçant 43200 tonnes à pleine charge, la vitesse prévue était d'un peu plus de 28 nœuds. Les *Lion*, *Temeraire*, *Conqueror* et *Thunderer* devaient rapidement être mis en chantier et la quille des deux premiers furent effectivement posées en juin et juillet 1939. Cependant, il s'avéra que ces bâtiments ne seraient pas opérationnels avant 1943. En conséquence, leurs constructions furent annulées en 1942. Il fallait absolument trouver une solution pour que la Home

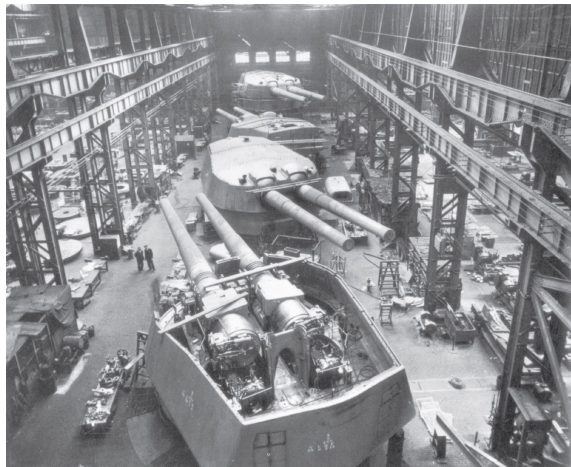
Fleet se dote d'un Capital Ship qui succéderait au «King George V» dont le premier de cette classe allait entrer en service en 1940.

Le 3 mars 1939, le directeur des constructions navales, Sir Stanley Goodall, proposa d'utiliser les pièces de 381 (15 in) qui se trouvaient en réserve pour les cuirassés de la classe «Queen Elizabeth». De cette façon, les périodes d'étude, de développement et d'essais seraient grandement diminuées, voire inexistantes.

Ces tourelles seraient montées sur la coque d'un «King George V» qui aurait la protection des «Lion». Le déplacement serait de 37000 tonnes et le coût de construction de £ 7 000 000, sans les tourelles bien évidemment. Le délai de construction était de trois ans et demi.

Le 17 juillet, trois études étaient proposées à l'amirauté, avec les caractéristiques suivantes :

	15-A	15-B	15-C
Déplacement standard	38000 t	40000 t	40000 t
Longueur	234,70 m	243,84 m	243,84
Largeur	31,70 m	32 m	32 m
Armement	8x381 mm 16x133 mm 48 Pom-Pom	8x381 mm 16x133 mm 48 Pom-Pom	8x381 mm 16x133 mm 48 Pom-Pom
Aviation	2	2	2
Blindage ceinture	374 mm max	374 mm max	374 mm max
Tourelle	324 mm face	324 mm face	324 mm face
Pont	149 mm max	149 mm max	149 mm max
Propulsion	100000 cv	130000 cv	120000 cv
Vitesse	28,5 nœuds	30,25 nœuds	29,75 nœuds
Autonomie à 10 nœuds	14000 milles	14000 milles	14000 milles



Les tourelles de 381 mm en cours de transformation chez Vickers-Armstrongs.

En février 1940, le projet 15-D proposait un bâtiment de 41200 tonnes, avec le même armement que les précédents, une protection améliorée, mais avec une vitesse de 29,5 nœuds.

Après débat, il s'avéra que le projet 15-C était préférable au 15-B, car il reprenait l'aménagement du service machine des «Lion». Par ailleurs, il était décidé que l'armement serait rassemblé autour de quatre tourelles doubles de 381 mm.

Le 17 avril 1941 fut adopté le projet 15-E, qui annonçait un bâtiment de 48000 tonnes, armé de huit pièces de 381 mm avec une vitesse de 29,5 nœuds. Le chantier désigné pour la construction était John Brown à Clydebank. La quille du bâtiment fut posée le 2 octobre 1941 sous le numéro de coque 23 et sur la cale 567. Comme nous l'avons déjà écrit, les tourelles, à l'origine construites pour les croiseurs de bataille *Glorious* et *Courageous*, allaient être installées sur le futur *Vanguard*. Les A et Y étaient les tourelles de chasse de ces croiseurs et les B et X étaient celles de retrait. Celles-ci devaient être modifiées et modernisées pour avoir une élévation des pièces qui passait de 20° à 30°, ce qui fut effectué aux ateliers Vickers-Armstrongs avec la participation d'Harland & Wolff.

L'adoption de ces vieilles tourelles donna au *Vanguard* le surnom de «cuirassé avec les dents»

de sa grand-tante» (*battleship with her great aunt's teeth*).

Durant les mois suivants, il devenait indispensable pour la Royal Navy de donner la priorité de construction aux navires participant à la guerre anti-sous-marine. Tant et si bien que les travaux étaient considérablement ralentis. Par ailleurs, après la perte des *Prince of Wales* et *Repulse*, le 10 décembre 1941, d'importantes modifications concernant l'armement antiaérien, le cloisonnement du flotteur, l'abandon de l'aviation embarquée et l'adoption de radars performants, augmentèrent encore le délai d'achèvement.

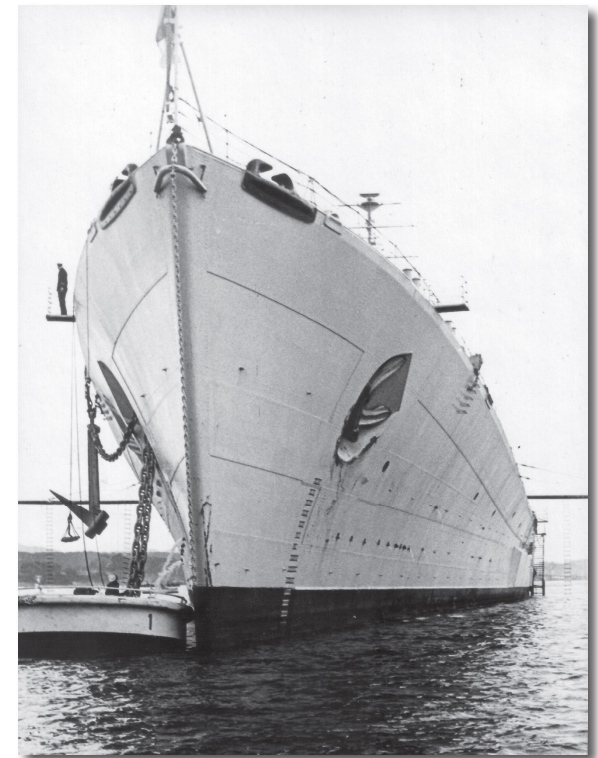
En juin 1942, il fut envisagé de transformer le bâtiment en porte-avions et si le projet était approuvé en octobre, le navire pouvait être achevé en 1946! Le premier Lord de la Mer, Sir Dudley Pound et le Premier Ministre, Winston Churchill, y mirent leur veto.

En décembre 1942, au plus fort du conflit, les travaux furent stoppés chez John Brown au profit de bâtiments nécessaires à l'escorte des convois et à la chasse aux U-Boot. Cependant, vu l'état d'avancement du cuirassé, on demanda aux ouvriers spécialisés de poursuivre au mieux leurs activités jusqu'à ce que les ressources du pays puissent permettre à sa mise en service. À partir de mars 1944, la construction du *Vanguard* était redevenue prioritaire et sa mise en service prévue pour décembre 1945.

Il sera le dernier bâtiment de ligne à être lancé dans le monde et sera considéré par nombre d'experts comme le meilleur que la Royal Navy ait possédé.

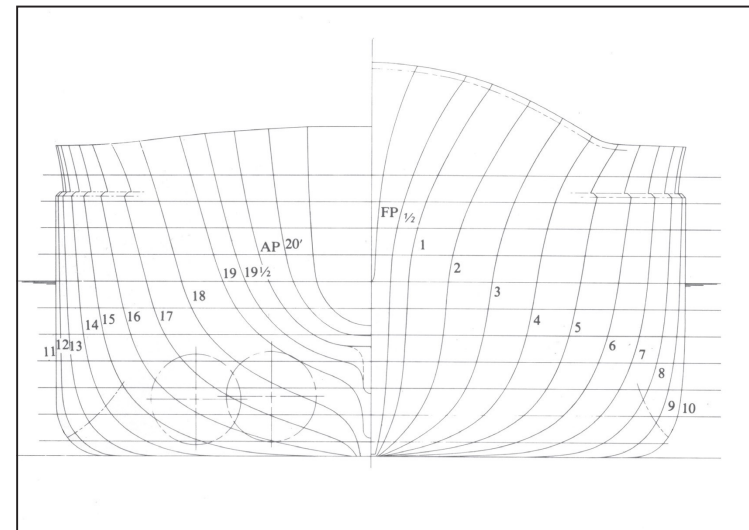
LE CUIRASSÉ HMS VANGUARD

La hauteur moyenne de la coque par rapport à la flottaison est de 10,82 mètres à l'avant et de 7,16 mètres à l'arrière. Il faut 56 tonnes pour que la coque s'enfonce d'un centimètre. Par rapport aux cuirassés de la classe précédente, la proue a été surélevée pour un meilleur passage à la mer et, pour la première fois dans la Royal Navy, le navire



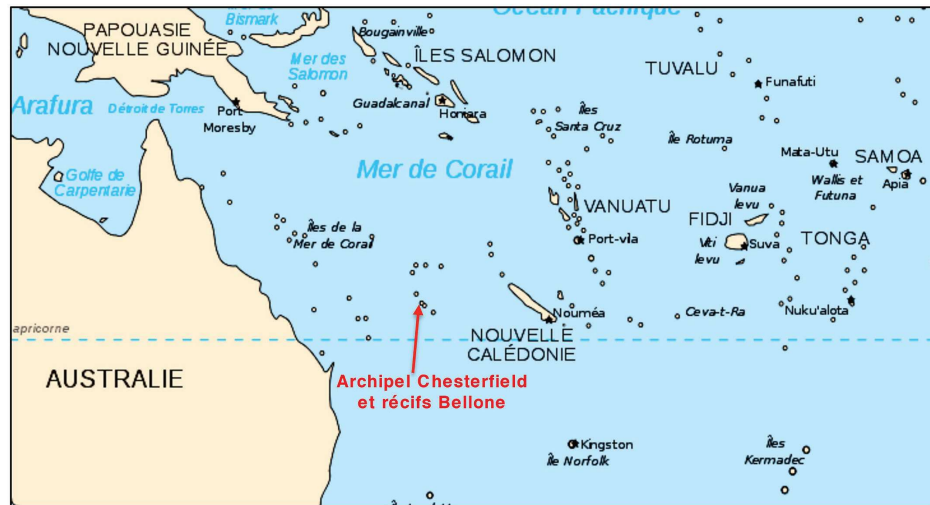
de ligne a une poupe droite censée améliorer la vitesse à pleine puissance. La grande majorité du flotteur a été rivetée.

L'impressionnante étrave du cuirassé Vanguard.



L'ARCHIPEL CHESTERFIELD ET LES RÉCIFS BELLONE, UN NOMBRE IMPRESSIONNANT DE NAUFRAGES

Par Dominique Charvin



Localisation de l'archipel Chesterfield et des récifs Bellone en mer de Corail, entre l'Australie et la Nouvelle-Calédonie.

Durant le XIX^e et au début du XX^e siècle, la navigation est particulièrement dangereuse aux abords de l'archipel Chesterfield et des récifs Bellone pour les navires d'un certain tonnage, grands voiliers et même « vapeurs ». Les récifs coralliens sont souvent aperçus au dernier moment et impossibles à éviter avec des bateaux qui se manœuvrent difficilement.

La cartographie et les instruments de navigation n'avaient pas non plus la précision des actuels dispositifs. C'est essentiellement les bâtiments de commerce qui paient un lourd tribut à ces naufrages, les bâtiments des marines d'état sont relativement épargnés, en partie grâce à un équipage plus nombreux et plus expérimenté. Pour les mêmes raisons, la navigation est également particulièrement périlleuse sur tous les abords de la Nouvelle-Calédonie, il en résulte que près de 300 naufrages y sont recensés, dont un grand nombre par l'association « Fortunes de mer calédoniennes ».

Les membres de cette association, en étroite collaboration avec la Marine nationale et ses bâtiments basés à Nouméa, ont effectué plusieurs

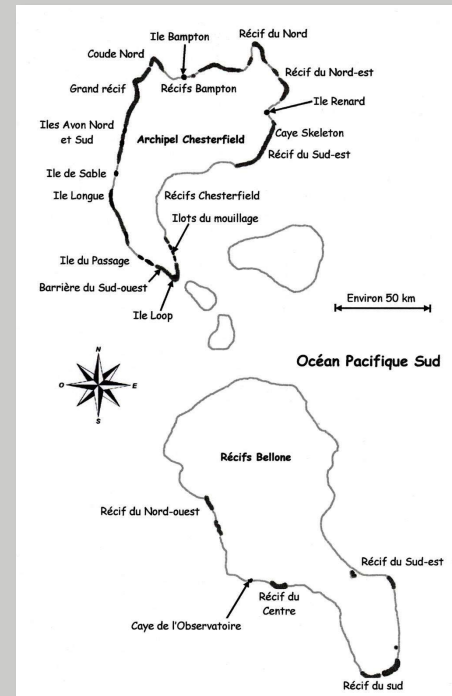
missions dans le but de retrouver et d'inventorier les épaves gisant dans l'archipel Chesterfield et les récifs Bellone. En août 1995, une mission, avec une équipe de RFO (Radio France Outremer) embarquée pour la circonstance, localise 4 épaves et remonte à la surface de nombreux objets. En novembre 2004, une mission a permis de découvrir une épave non répertoriée. En 2009, 2015, 2017, le patrouilleur P400 *La Moqueuse* prête son concours aux membres de l'association « Fortunes de mer calédoniennes » pour retrouver l'épave d'un minéralier, recherches malheureusement infructueuses.

Avec les progrès des moyens de navigation, les naufrages sur ces récifs sont heureusement moins fréquents qu'auparavant. Mais la découverte relativement récente d'un navire fantôme échoué sur les récifs de Chesterfield a été l'occasion d'établir un inventaire, le plus exhaustif possible, des très nombreux naufrages ayant eu lieu sur ces récifs isolés. Inventaire couvrant une période allant des années 1830 au début des années 2000, voir l'inventaire des naufrages pages 90 et suivantes.

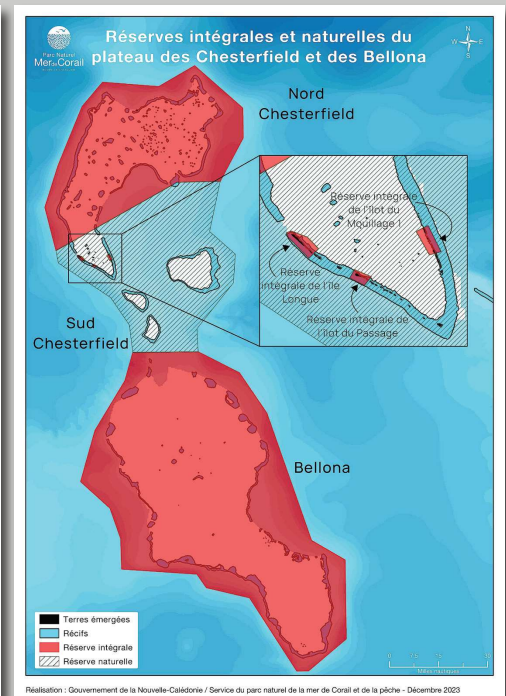
L'archipel Chesterfield et les récifs Bellone

L'archipel Chesterfield et les récifs Bellone, situés dans la mer de Corail, sont rattachés à la Nouvelle-Calédonie, province du Nord. Les deux récifs, d'origine corallienne, se situent à environ 550 km au nord-ouest de la Grande Terre de Nouvelle-Calédonie. L'archipel Chesterfield est à environ 850 km à l'est des premières côtes de l'Australie, et les récifs Bellone à environ 770 km de ces mêmes côtes. Les 2 récifs forment un ensemble d'environ 330 km du nord au sud.

L'archipel Chesterfield couvre une superficie d'environ 3500 km², mais sa partie émergée représente tout au plus une centaine d'hectares, son point culminant se situe environ à 12 m, il mesure 120 km de long pour 70 km de large. Les Chesterfield sont une immense barrière de corail entrecoupée de larges passes et renferment l'un des plus grands lagons du monde, plus de 34 000 km²; seuls quelques îlots



Carte détaillée de l'archipel Chesterfield et des récifs Bellone. (D. Charvin)



Réserve intégrale et naturelle du plateau des Chesterfield et des Bellona. (Service du parc naturel de la mer de Corail et de la pêche - Décembre 2003)

minuscules émergent des récifs toujours submergés ce qui constitue un réel danger pour la navigation. L'île Longue, la plus grande île des Chesterfield, mesure 1,8 km sur 100 m de large. Les récifs Bellone mesurent 175 km de long pour 70 km de large.

L'histoire de l'archipel Chesterfield et les récifs Bellone pourrait se résumer en quelques lignes, sauf pour le XIX^e et début du XX^e siècle, l'époque des baleiniers, minéraliers, transport de marchandises, de bois de santal ou d'hommes ; à voiles et premiers « vapeurs », époque où les deux récifs furent le théâtre de très nombreux naufrages. Intégrés à la « Réserve intégrale du Parc national de la mer de Corail », ces lieux sont très peu fréquentés aujourd'hui, ils ne voient passer que quelques unités de la Marine nationale (mission de souveraineté, maintenance d'une station météo automatique, support pour des missions scientifiques, etc.). Malgré l'interdiction de navigation dans la réserve intégrale, des navires de pêche japonais, quelques voiliers à la recherche de coquillages rares, mais aussi des aventuriers faisant transiter des marchandises plus que suspectes, s'y aventurent parfois.



L'Amborella, navire multimission de Nouvelle-Calédonie, construit en 2011, il permet le suivi régulier de la zone sensible de l'archipel Chesterfield et des récifs Bellone. (David Ugolini - SCO)