

## Mobilisation



Je pense inutile de revenir sur le budget de la Défense qui n'est plus ce qu'il était ni ce qu'il pourrait être. Utilisons notre énergie pour nous faire connaître et reconnaître, être présents dans les instances, débats, organisations et, en citant nos statuts : «contribuer au développement de l'esprit de défense et faire mieux connaître la Marine et les intérêts maritimes de la Nation».

Des sondages récents indiquent qu'une grande majorité de Français a confiance en son armée ; mais elle la connaît mal. La nouvelle génération de responsables et décideurs tant politiques que du monde de l'entreprise, n'ayant pas effectué de service militaire, a une attitude plus ou moins bienveillante vis-à-vis de la Défense et de ses acteurs. Il ne reste, tant que l'«X» restera dépendante du ministère de la Défense, que les polytechniciens (les 3/4 d'une promo) à faire leur stage de formation humaine au sein des Armées ou de la DGA.

Donc, mobilisons-nous. Une première étape consiste à donner du corps à l'Alliance navale ; marins et officiers, il faut renforcer les liens qui nous unissent, avec la complémentarité et la spécificité de nos associations, soutenir la Marine nationale et l'Ecole navale dans leur rayonnement. Affirmons notre soutien au monde maritime et à la «France maritime» et soyons-en les ambassadeurs, tant au niveau des associations qu'individuellement. Notre adhésion au Cluster maritime français est un choix très important qui nous rend, à notre niveau, acteurs d'un domaine fondamental pour l'avenir.

Poursuivons notre participation dans les réseaux, entre nous et dans ce que l'on appelle le «monde civil». Nous sommes, ainsi, membres d'Ingénieurs et scientifiques de France (IESF), rassemblant le million d'ingénieurs français.

N'oublions pas ceux qui nous ont précédés et sachons rendre hommage à tous nos anciens qui se sont engagés au service de la Nation, en particulier lors des deux conflits mondiaux. En cette année du centenaire de la guerre de 1914, j'invite chacun d'entre vous à participer à la cérémonie d'hommage organisée à l'Arc de Triomphe le 5 septembre par l'AX, la Saint-Cyrienne, l'AEN et l'AEA.

Participons à la vie de notre association. Nous accueillons toujours bien volontiers les bénévoles, en particulier ceux qui acceptent de se présenter comme futurs administrateurs.

Mobilisons-nous. Soyons présents et visibles !

**Jean de Cointet** (EN 66)  
Président de l'AEN et de la FAOMA

La Nuit Bleu Marine\* 2014 aura lieu le 9 octobre dans les salons Hoche à Paris. Vous trouverez l'invitation en fin de revue, ainsi que le carton réponse. Tous les membres des associations de l'Alliance navale sont invités. Votre participation (physique ou financière bien entendu) est importante pour marquer votre attachement aux valeurs et aux actions de nos associations.

\* Nuit Bleu Marine est une marque déposée par l'AEN

## Analyses et réalités

Le 16 mai dernier, la frégate *Dupleix* appareillait pour sa dernière sortie à la mer avec à bord quelques-uns de ses anciens commandants dont votre serviteur. En me retrouvant au carré, il m'est revenu en mémoire un évènement survenu à bord plus de vingt ans auparavant.

Dans la soirée du 3 octobre 1990, quelque part dans le Golfe arabo-persique au large d'Abu Dhabi, nous sommes à la mer en patrouille pour faire respecter les mesures d'embargo édictées par les Nations-Unies à l'encontre de l'Irak à la suite de l'invasion du Koweït.

Premier bâtiment déployé depuis la métropole, la frégate est sur place depuis la mi-août. Elle a déjà reçu de nombreuses autorités françaises, voire parfois étrangères et est devenu le chouchou de la presse parisienne qui en a fait sa base avancée dans le Golfe. Mais ce soir-là, cette dernière a dû abandonner les lieux pour laisser la place à un hôte prestigieux : le président de la République, François Mitterrand, qui, à l'issue d'une courte visite aux Émirats arabes unis, a décidé de passer la nuit à bord. Accompagné de Roland Dumas, ministre des Affaires étrangères et de Jean-Pierre Chevènement, ministre de la Défense, il arrive à bord à l'issue d'un dîner officiel à Abu Dhabi vers 23h00. Il a été transporté par un hélicoptère dans des conditions de chaleur et de bruit peu confortables : nos Lynx ne sont pas particulièrement adaptés au transport de personnalités.

Il est manifestement fatigué. L'Amiral Jacques Lanxade (EN 52), alors chef de l'État-major particulier et dépositaire des transmissions présidentielles, fait, bien sûr, partie de la délégation.

Tout le monde se retrouve au carré du commandant, où une collation est servie au Président et à sa suite. L'ambiance sans être vraiment tendue et plutôt compassée : la Marine m'avait jusque-là peu habitué à une telle proximité présidentielle. Les deux ministres essaient de détendre un peu l'atmosphère.

Ainsi, Jean-Pierre Chevènement, s'efforçant d'être aimable à mon endroit – nous sommes tous les deux originaires de Besançon – lance : « Savez-vous que le commandant est franc-comtois comme moi ? » et s'entend répondre sur un ton glacé par le Président : « j'espère qu'il est moins têtue ! »... puis ce dernier me passe la parole pour un point de situation. Mais au fur et à mesure que je déroule mon exposé, l'Amiral Lanxade entre et sort à plusieurs reprises probablement pour se rendre au PC Télécom où ont été installées les transmissions présidentielles. Peut-être un peu gêné par ce va-et-vient, le Président fini par lancer « je trouve que l'Amiral s'agite beaucoup ! », ce à quoi l'intéressé répond « Monsieur le Président, cela se passe mal au Rwanda ». D'un revers de main, manifestement un peu agacé par ce problème tout à fait hors des préoccupations de l'heure, à savoir qu'allait-il se passer dans les prochaines semaines dans cette poudrière moyen-orientale ? La guerre ou pas la guerre ? Le Président balaya la question et rétorqua « qu'on envoie une compagnie ! » puis se retournant vers moi, m'invita du regard à poursuivre mon exposé.

Tout avait été dit : on ne discute pas les ordres présidentiels et dès le lendemain une compagnie prenait le chemin de Kigali, impliquant ainsi la France dans un conflit interethnique qui allait finir en génocide et dont on cherche encore à en attribuer la responsabilité à la France. Les historiens, politiques et journalistes de tous bords, favorables ou hostiles, se sont risqués à expliquer, voire à justifier cette décision : pour les uns défense de la francophonie contre néo-colonialisme ou « FrancAfrique » contre lobbies anglo-saxons pour les autres, tout y est passé. Le Président n'a sûrement pas découvert la question rwandaise ce soir-là sur le *Dupleix*, mais, au-delà de ces analyses, n'était-ce pas surtout la décision hâtive d'un homme fatigué, pris à contrepied de ses soucis du moment ? C'est peut-être l'illustration de ce que d'aucuns appellent les hasards de l'Histoire.

**François Pézard** (EN 64)  
Rédacteur en chef



1 **Editorial**

2 **Point de vue**

4 **Mémorial**

5 **Actualité**

*Débat sur la dissuasion nucléaire française*  
par Bernard Collin

9 **Histoire**

*Tupa'ia le grand Navigateur, seconde partie*  
par Emmanuel Desclèves

*Les demoiselles au pompon rouge*  
par Bernard Collin

*Le Commando Kieffer : une histoire d'hommes qui reste à écrire*  
par Benjamin Massieu



12

17 **Témoignage**

*The French Lieutenant's iPod*  
par Ron Capps

*EUCAP NESTOR*  
par Jacques Launay



17



36

25 **Tribune Libre**

*Allons-nous détruire Sodome ?*  
par François Jourdiar

*La dissuasion, une arme de paupérisation massive ?*  
par Fabrice Bornet

*Situation en Ukraine*  
par Alexis A. Beresnikoff

*Le rôle des commissaires de la Marine dans les affaires de la mer*  
par Arnaud Réglat-Boireau

*Vertu de désobéissance*  
par Olivier de France

*Le paradoxe de Ba-Cut*  
par Yves Barthe

45 **Culture**

*Maquettes de la marine impériale*  
par Jérémie Benoit

*La hallebarde*  
par Jacques Tupet

*La mer en musique, Artaserse de Leonardo Vinci*  
par Jérôme Collin

*Michel Privé, aquarelliste*  
par Franck et Fabrice Privé

*Quelques curiosités de la langue maritime*  
par Pierre Deloye

50 **Chronique**

*Les oisivetés d'un frégaton sur coffre*  
par Luc de Rancourt

39 **Service Carrière**

43 **Ecole navale**



43

53 **Trop sérieux s'@bstenir**

57 **Vie des Associations**



## L'enseigne de vaisseau Roulier

Au cours de la Première Guerre mondiale, l'Aéronautique maritime créée en 1910 prit son véritable essor et eut à déplorer la perte d'une trentaine d'officiers au combat ou par accident<sup>1</sup>. L'enseigne de vaisseau **Jean Roulier** fut l'une de ces victimes.

Né le 11 août 1891 à Paris, il intègre l'École navale sur le *Borda* en 1908 et sort major de sa promotion. A l'issue de l'École d'application sur le *Duguay-Trouin*, il est officier d'ordonnance du commandant en chef de la division d'Extrême-Orient sur le *Dupleix*, puis embarque sur le torpilleur *Bisson*, à la 1<sup>ère</sup> armée navale comme officier de tir et passe en 1914 sur le torpilleur *Hussard* puis sur la *Francisque*. Il opte alors pour l'aéronautique, passe son brevet de pilote militaire à Chartres le 5 mai puis est affecté au Centre d'aviation maritime établi à Venise, sur la lagune de Sant'Andréa, pour participer à la protection de la ville et patrouiller au-dessus de l'Adriatique. C'est là qu'il est qualifié sur hydravion le 1<sup>er</sup> juillet.

Il est cité à l'ordre de l'Armée en août 1915: "*Pilote habile et courageux, a réussi au cours d'un vol récent à lancer deux bombes sur un sous-marin ennemi*". La citation comporte l'attribution de la Croix de guerre avec palme.

Il est en perfectionnement à Saint-Raphaël de mars à mai 1916 puis revient à Venise le 7 juin.

Le 15 août 1916 il décolle de Grado à bord de l'hydravion FBA H n° 308 pour une mission de reconnaissance au cours de laquelle il est grièvement blessé par arme à feu lors d'un combat aérien devant Trieste avec le Linienschiffs-leutenant Gottfried von Banfield<sup>2</sup>, as de l'aviation autrichienne. Il meurt le jour même à l'hôpital de Venise, ainsi que le quartier-maître mécanicien volant **Costerousse**.

Ses obsèques solennelles ont lieu le 17 août à l'hôpital naval de Venise. Y assistent les autorités civiles et militaires italiennes, le consul de France ainsi que plusieurs résidents français. En gondole, nombre d'entre eux accompagnent le convoi funèbre au cimetière de San-Michele.

Parmi les discours prononcés à l'hôpital avant le départ du convoi celui de l'écrivain Gabriele d'Annunzio, lieutenant de lanciers, affecté à la même escadrille:

"La mort foudroyante n'a pu éteindre son sourire, ce sourire d'ironie perspicace qu'il avait dans la vie de tous

les jours, avec ses proches comme avec les étrangers, le sourire de la vieille France, digne de sa race... Cet amoureux ailé du risque avait la jeunesse, la grâce, la richesse, le goût des choses belles et de la poésie, une élégance un peu dédaigneuse qui séduisait, le courage tranquille, la foi claire; il avait tout et ce sourire-là... Il a tout donné pour la grande cause..."

Par décision ministérielle du 1<sup>er</sup> septembre 1916, l'enseigne de vaisseau Roulier est cité à l'ordre de l'Armée: "*Pilote aviateur hardi et courageux qui s'est signalé dans de nombreuses opérations. Tué à l'ennemi au cours d'un combat aérien. Déjà cité à l'ordre de l'Armée.*"

En 1916, il reçoit la médaille d'argent "*A la valeur militaire*" décernée par le gouvernement italien.

Le récit de sa mort et de ses obsèques fait l'objet d'un long article du *Gazzettino* de Venise le 17 août 1916, article en grande partie reproduit dans *L'Illustration* du 26 août 1916.

Par décision parue au JO du 7 juin 1919, il est nommé chevalier de la Légion d'honneur à titre posthume.

Le nom de *Jean Roulier* a été donné à un prototype d'avion de chasse à Saint-Raphaël, à un hangar d'aviation à Bizerte, à une batterie de côte italienne à Grado et enfin à un sous-marin livré en 1919 par l'Allemagne à la France au titre des réparations (ex- U166).

1. Voir l'article de Bernard Collin "A défaut de combat naval" dans *la Baille* n°322, janvier 2014.

2. Né d'un père britannique, il obtient la nationalité autrichienne et est envoyé à l'académie navale, de Fiume. Sélectionné pour être parmi les premiers pilotes de la marine il part se perfectionner en France en 1913 à l'école de pilotage Donnet-Lévêque, où son moniteur était le chef pilote de la firme le lieutenant de vaisseau Jean Louis Conneau qu'il affrontera le 1<sup>er</sup> septembre 1915 dans le Golfe de Trieste.

Blessé au combat en 1918, il termine la guerre avec 9 victoires officielles, et 15 probables. La ville de Trieste annexée par l'Italie, il est pour un temps emprisonné par la police d'occupation, puis émigre en Angleterre au pays de ses ancêtres, reprenant la nationalité britannique. En 1926, il obtient la nationalité italienne et revient à Trieste s'y installer définitivement pour diriger la compagnie Tripovich spécialisée dans le renflouage d'épaves. Il devient une notabilité incontournable de la ville surnommée *Il nostre Barone*. Consul honoraire de France à Trieste, il est décoré de la Légion d'honneur en 1977. Il est décédé en 1986.



L'ÉVI Roulier (à gauche) en compagnie du LV Reynaud commandant le centre de Venise en 1915



Vue du Centre de Saint Andréa où les hydravions français et italiens voisinent au fond du canal en impasse



L'ÉVI Roulier, à droite de son FBA H en juin 1916

Au coucher du soleil comme aux matins glorieux, nous nous souviendrons d'eux.