



etre

marin

dans la Marine
nationale



SOMMAIRE

9 > Introduction

13 > La Marine nationale d'hier à aujourd'hui

13 > Une brève histoire de la Marine française : de la Royale à nos jours

15 > Un rôle conséquent pendant les deux guerres mondiales

18 > La Marine aujourd'hui

18 > La Marine nationale en 2019 : quelques grands chiffres

20 > Les missions de la Marine

27 > La Marine nationale : organisation et effectifs

27 > La Marine nationale dans l'organisation du ministère des Armées

30 > Les effectifs

34 > Le statut militaire : droits et devoirs

41 > Devenir marin

40 > Comment devient-on marin ?

43 > Comment devient-on officier ?

48 > Comment devient-on officier marinier ?

51 > Comment devient-on membre d'équipage ?



54 > Être volontaire dans la Marine

55 > Être marin dans la réserve

58 > Les motivations à l'engagement

59 > S'engager pour des valeurs

60 > S'engager pour vivre une expérience extraordinaire

65 > S'engager pour exercer un métier

68 > Être une femme dans la Marine nationale

73 > Les carrières des marins

79 > Des marins au travail

80 > Le quotidien des marins embarqués

92 > Le quotidien des marins de l'aéronautique navale

100 > Le quotidien des sous-mariniers

109 > Le quotidien des fusiliers marins et commandos

118 > Le quotidien des marins pompiers

125 > Le quotidien des marins à terre

130 > Conclusion

133 > Sites et adresses utiles

134 > Glossaire



INTRODUCTION

La Marine nationale, une armée mal connue

Être marin dans la Marine nationale, c'est d'abord être un militaire, puis être un marin. Il ne faut donc pas confondre le marin d'État (autre nom donné au marin militaire) et les marins de la marine marchande, de plaisance ou de pêche. Être marin dans la Marine nationale, c'est travailler au sein des forces armées pour servir son pays. Si globalement la majorité des Français a une bonne image des armées (84 % selon un baromètre d'opinion), beaucoup méconnaissent le fonctionnement de l'institution et les missions de chacune des armées (armée de Terre, Marine nationale et armée de l'Air). Contrairement à l'armée de Terre, la plus grande des armées françaises avec ses 115 000 militaires et ses 70 régiments et bataillons répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain, et l'armée de l'Air, avec sa trentaine de bases aériennes, la Marine nationale, plus petite des armées françaises, est peu présente dans le paysage français : les principaux ports sont Toulon, Brest, Lorient et Cherbourg, et le lieu de travail (la mer) est lointain.

Malgré ce manque de visibilité, les marins, bien identifiés comme des militaires, ont tout de même une bonne image dans la société, bien que parfois idéalisée (l'image du navigateur qui parcourt le monde et se repose sous les tropiques tel un Christophe Colomb) ou caricaturale (celle du marin un peu bourru, à la barbe longue, qui fume la pipe et boit du rhum comme le personnage du capitaine Haddock dans *Les Aventures de Tintin*). Si le quotidien des marins embarqués attise la curiosité des gens, certaines spécialités fascinent davantage, comme les sous-marinières, capables de vivre sous l'eau pendant des mois, ou les commandos Marine, l'élite des



Marins en passerelle de navigation sur le Porte-Hélicoptères Amphibie (PHA) *Tonnerre*.

forces spéciales. Les nombreux documentaires sur le sujet et le récent film *Le chant du loup*, tourné en partie à bord d'un sous-marin, participent à faire connaître ce monde.

Plus de cinquante métiers différents

Chaque année, plus de 3 800 jeunes, d'un niveau scolaire allant de la 3^e à bac + 5, avec des profils très variés, rejoignent l'institution. Intégrer la Marine nationale c'est choisir parmi une cinquantaine de métiers et plus d'une centaine de spécialités différentes : mécanicien, pilote d'avion, électrotechnicien, météorologue, informaticien, cuisinier, juriste ou encore secrétaire. C'est aussi pouvoir exercer son activité dans quatre milieux : sur et sous l'eau (à bord des bateaux dits de surface ou des sous-marins), dans les airs (les avions et les hélicoptères de l'aéronautique navale), et sur terre (en état-major, en écoles, sur bases navales ou en compagnies de fusiliers ou commandos Marine par exemple). Tous ces métiers sont présents sur les bâtiments (bateaux), véritables petites villes, et participent aux missions de l'institution. Si elle intervient dans des conflits (à titre d'exemples, elle est intervenue en 2011 en Libye dans le cadre de l'opération de protection des populations civiles « Harmattan », ou plus récemment au Sahel et au Levant dans la lutte contre des organisations terroristes), elle mène également des missions de dissuasion nucléaire, de lutte contre le trafic de stupéfiants en mer, de sauvetage, de lutte contre l'immigration illégale, de surveillance maritime du territoire ou encore de lutte contre la pollution, etc. Contrairement aux idées reçues, tous les marins ne sont pas sur des bateaux. Ils se relaient pour alterner période en mer et période à terre. Toutes les missions de la Marine ne pourraient être remplies sans les marins affectés à terre. On considère que pour un marin embarqué sur un bateau, deux de ses camarades sont à terre.

Ce livre décrit le fonctionnement de la Marine nationale, son histoire, son organisation, son processus de recrutement et s'attarde particulièrement sur la vie quotidienne des femmes et des hommes qui y travaillent. Les informations que nous apportons viendront confirmer ou non l'idée que certains se font des métiers de la Marine, et aideront nous l'espérons celles et ceux qui sont encore indécis sur leur avenir professionnel à faire un choix en connaissance de cause. Pour décrire la réalité le plus fidèlement possible, nous nous appuyons sur de nombreux témoignages de marins, recueillis sur le terrain. Ils présentent les bons et les moins bons côtés de ces métiers souvent méconnus, que les marins vivent comme très exigeants mais passionnants, car atypiques et aux quotidiens jamais identiques.



Les bateaux, de véritables petites villes. Ici la salle de détente d'un SNLE (sous-marin nucléaire lanceur d'engins).



La Marine nationale d'hier à aujourd'hui



UNE BRÈVE HISTOIRE DE LA MARINE FRANÇAISE : DE LA ROYALE À NOS JOURS

Si l'histoire de la Marine de guerre française débute dès le Moyen Âge, lorsque le royaume de France obtient une première frontière maritime grâce au rattachement en 1203 de la Normandie, il faudra attendre le XVII^e siècle pour que le pays se dote d'une vraie marine de guerre, permanente et véritablement institutionnalisée. C'est sous l'impulsion du cardinal de Richelieu, alors Premier ministre du roi Louis XIII, puis du ministre Colbert, sous le règne de Louis XIV, que la France devient la première puissance navale, avec une flotte marchande pour le commerce et une flotte de guerre. C'est la naissance de la Marine Royale. Elle a pour but de défendre les frontières du pays en combattant contre les pays ennemis, mais aussi de participer à l'expansion du royaume de France en prenant part à des expéditions. Elle contribue ainsi à l'établissement des colonies, en Amérique et au Canada principalement. C'est durant cette période que l'on voit à l'œuvre les premiers grands marins, Jean Bart ou Forbin par exemple, qui donneront leurs noms à des bâtiments de la Marine nationale d'aujourd'hui.

La puissance navale française va néanmoins avoir du mal à rester la première au monde. À la fin du règne de Louis XIV, en 1715, la France n'a plus les moyens de ses ambitions maritimes et rencontre des difficultés à défendre ses frontières.



Salut officiel du haut des hunes du navire-école *Iphigénie*.
Les matelots se tiennent à un cordage qui leur sert de garde-corps (1899)

LA MARINE AUJOURD'HUI

La Marine nationale en 2019 : quelques grands chiffres

Avec 39 000 marins militaires mobilisés en mer, à terre ou dans les airs, et 2 700 civils, la Marine nationale se place aujourd'hui au premier rang des marines européennes. Elle dispose d'une flotte conséquente. Les quelque 100 bateaux – dont un porte-avions à propulsion nucléaire (le *Charles de Gaulle*) et trois porte-hélicoptères amphibies (le *Tonnerre*, le *Mistral* et le *Dixmude*) – constituent ce que l'on appelle « la force d'action navale (FAN) ». La Marine possède également près de 200 aéronefs (avions ou hélicoptères), qui constituent « l'aéronautique navale », et 10 sous-marins.

La Marine nationale compte 11 bases navales réparties sur le territoire métropolitain (Cherbourg, Brest, Lorient et Toulon), dans tous les départements d'outre-mer (Polynésie française, Antilles, Guyane, Mayotte, La Réunion et Nouvelle-Calédonie) et à l'étranger (Abu Dhabi et Djibouti). Elle dispose également de trois points d'appui à Saint-Pierre-et-Miquelon, Dakar et Abidjan qui permettent le stationnement ponctuel des navires français.

En 2019, le budget du ministère des Armées, dont fait partie la Marine nationale, s'élève à 35,9 milliards d'euros, soit 1,82 % du produit intérieur brut (PIB) français. Sur ce budget, 2,4 milliards d'euros sont alloués au fonctionnement de la Marine nationale pour la préparation opérationnelle et l'activité des forces (entretien des matériels, dépenses courantes de fonctionnement comme le carburant ou l'achat de munitions, condition du personnel).



Le porte-hélicoptères amphibie *Dixmude* et la frégate *Surcouf*, déployés en mer Méditerranée et en océan Indien pour une période d'entraînements de cinq mois.

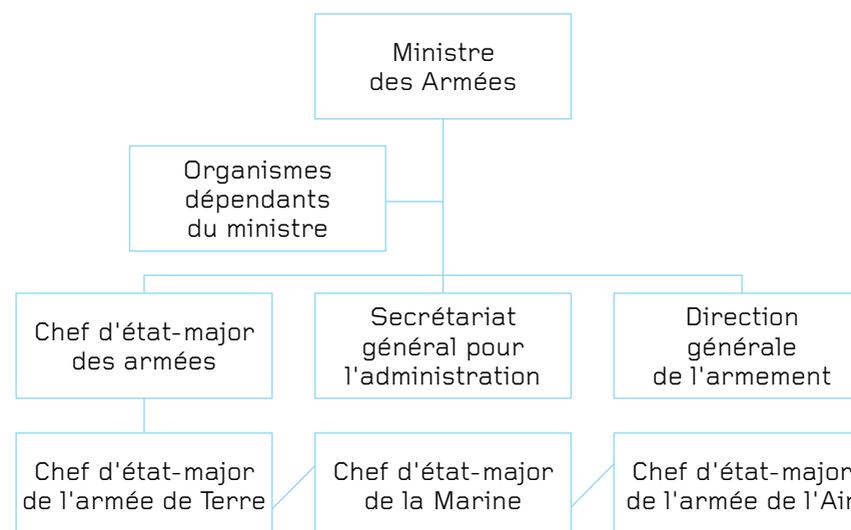


La Marine nationale : organisation et effectifs



LA MARINE NATIONALE DANS L'ORGANISATION DU MINISTÈRE DES ARMÉES

Le ministère des Armées regroupe les trois armées (terre, mer et air), le Secrétariat général pour l'administration et la Direction générale de l'armement. D'autres directions et services assurent un soutien essentiel aux forces (service de santé, du commissariat, des essences, des réseaux de communications, des infrastructures, etc.).



Cérémonie de remise de décoration
à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*,
en mer Rouge.



LE STATUT MILITAIRE : DROITS ET DEVOIRS

Les devoirs des militaires

Les militaires ne sont pas des fonctionnaires d'État comme les autres. Comparativement aux personnels civils, ils sont soumis à davantage de devoirs, parfois contraignants. Le fonctionnement des armées est régi par le code de la Défense. Comme l'indique l'article L4121-1 : « les militaires jouissent de tous les droits et libertés reconnus aux citoyens. Toutefois, l'exercice de certains d'entre eux est soit interdit, soit restreint dans les conditions fixées au présent livre ». Les marins étant avant tout des militaires, voici quelques devoirs qui s'imposent à eux :

- les militaires peuvent être appelés à servir en tout temps et en tout lieu, à n'importe quel moment ;
- les militaires doivent obéir à leurs supérieurs et sont responsables de l'exécution des missions qui leur sont confiées ;
- les opinions ou croyances sont libres mais elles ne peuvent être exprimées qu'en dehors du service et avec réserve ;
- il est interdit aux militaires en activité d'adhérer à des groupements ou associations à caractère politique (en cas de candidature ou d'élection, le militaire est placé en position de détachement durant toute la durée du mandat électif) ;
- l'exercice du droit de grève est incompatible avec l'état militaire ;
- les militaires ne peuvent exercer à titre professionnel une activité privée lucrative de quelque nature que ce soit en dehors de leur service.

Outre ces obligations, le marin militaire doit se plier à des règles qui sont fixées par l'institution. C'est la discipline militaire. Les tenues vestimentaires (coupe de cheveux, port des tenues, port de tatouage ou de bijoux notamment) ou les comportements (manière de saluer, de se présenter par exemple) sont codifiés. Aucune place n'est laissée à l'improvisation.



Un maître-chien du groupe des fusiliers marins de Brest hélitreuillé par un hélicoptère Caïman de la flotille 33F.

Militaires : des devoirs parfois contraignants

En cas de non-respect des règles ou de débordements, le marin s'expose à des punitions, voire à des sanctions disciplinaires. Elles vont du simple avertissement à l'arrêt, selon la gravité des fautes, et peuvent aller jusqu'à la dégradation (abaissement de grade) ou la radiation du militaire (licenciement). Si ces sanctions sont relativement rares dans la Marine, les punitions restent plus courantes, notamment chez les plus jeunes marins. Ainsi, il n'est pas rare de voir dans les écoles de formation des élèves interdits de rentrer chez eux un week-end car ils ont fait quelques bêtises.

Par exemple, le chef de quart nous dit « 30 degrés bâbord », on a une petite boussole avec une petite manette, et on essaye d'envoyer l'aiguille sur 30 degrés et ça dirige le bateau dans cette direction. Après il y a aussi les timoniers qui s'occupent des cartes, etc. À bord, on n'est pas formés que sur notre spécialité, on peut faire plein de choses. Après le quart, on retourne travailler à notre poste. » Second-maître Arnaud, comptable logisticien, 26 ans.

LE CAS PARTICULIER DES PLONGEURS-DÉMINEURS

L'utilisation massive de mines et de bombes durant la seconde guerre mondiale a conduit la Marine nationale à renforcer sa capacité de détection des engins explosifs aussi bien à terre que dans l'eau. Elle dispose ainsi de 3 groupements de plongeurs-démineurs (GPD) composés chacun de plus d'une quarantaine de marins. Parmi eux, les trois quarts sont des plongeurs-démineurs. Leur mission est de neutraliser les bombes historiques (souvenirs des guerres mondiales ou plus récemment de la guerre du Golfe) en les faisant exploser en toute sécurité, de sécuriser des zones en s'assurant qu'il n'y ait pas d'engins explosifs grâce à l'utilisation de sonars, d'appuyer les commandos Marine pour traiter des menaces explosives (démontage) ou encore de protéger les bateaux de ce type de menaces. Pour travailler sous l'eau, ils disposent d'appareils de plongée pouvant tenir jusqu'à 3 heures en autonomie. Chaque année, 50 tonnes de munitions sont détruites le long des côtes françaises.

Les plongeurs démineurs peuvent exercer leurs missions à terre (pour déminer des plages par exemple), mais aussi en mer depuis les bâtiments base des plongeurs démineurs (BBPD) *Pluton*, *Styx* et *Vulcain*. Ils peuvent également être affectés sur d'autres bâtiments de surface en raison des



Des plongeurs-démineurs mènent une mission d'identification de mines dans le golfe arabo-persique.

risques potentiels (envoi de missile depuis la terre, attaque d'embarcation piégée, mines collées aux bâtiments).

« Les bateaux passent dans des endroits resserrés, comme le canal de Suez, où il y a un risque potentiel d'agression par des embarcations piégées, des tirs de lance-roquettes ou des missiles. À bord, les démineurs ont un dispositif portable pour traiter par exemple une bombe collée au bâtiment sans avoir explosé. » Capitaine de corvette Benjamin, plongeur-démineur, 41 ans.



Les marins s'entraînent au tir sur la frégate de surveillance (FS) *Ventôse*.

Évidemment les bateaux ne sont pas toujours en mer et à quai le travail continue. Ces périodes sont souvent l'occasion de réaliser des travaux, de petite ou grande envergures, pour remettre le bâtiment en condition. On appelle ça des « périodes d'entretien ». Ça peut être des petits travaux de réfection, comme de la peinture ou de l'installation de petits matériels, ou du remplacement de grosses machines. Lors de ces moments, la charge de travail est considérable et les délais souvent contraints. Il faut que le bateau soit opérationnel avant le départ pour la prochaine mission. Les marins doivent faire

face au manque de matériel nécessaire aux réparations. À cela s'ajoute du gardiennage (les marins se relaient pour assurer la surveillance et la protection du bateau pendant les périodes de vacances) et des périodes de formation (apprentissage du fonctionnement de nouvelles machines, passage des brevets pour l'accès au grade supérieur).

Si les bateaux sont différents par leurs missions, ils le sont également en termes de tonnage (taille) et de confort. La qualité des conditions de vie et de travail à bord dépend en partie de la taille du bâtiment mais surtout de son ancienneté. Certains bateaux, comme les patrouilleurs de haute mer (PHM) qui datent des années 80, sont anciens et rustiques. Les marins sont entre 15 et 20 par postes (chambres), les douches et toilettes sont à l'extérieur, il faut sans cesse réaliser des petits travaux de bricolage avec les moyens du bord, et surtout ils subissent fortement la houle, responsable du mal de mer. En revanche, l'ambiance à bord y est souvent très bonne et les escales fréquentes. Les équipes sont plus réduites, ce qui permet à tout le monde de se connaître et de partager des moments conviviaux. A contrario, la qualité de vie sur le porte-avions ou sur un porte-hélicoptères amphibie, qui sont les plus gros bateaux de la Marine, est complètement différente. Certains disent que c'est de la Marine de luxe. Les officiers marinières se partagent des postes de 2 à 6 personnes et les officiers de 2, avec à chaque fois salle d'eau et toilettes privées. Néanmoins, les équipages sont plus nombreux et des groupes peuvent se constituer, rendant plus difficile la création d'un esprit de famille comme sur les petites unités.

« *Sur le Sirocco [bâtiment de transport de chaland de débarquement] on était 200, c'était rustique. Sur ces vieux bateaux, il ne faut pas être regardant sur le confort. Il n'y avait pas de porte dans les douches, on était une quinzaine par poste. Mais au final on y vit très bien. En plus, il y a toujours*

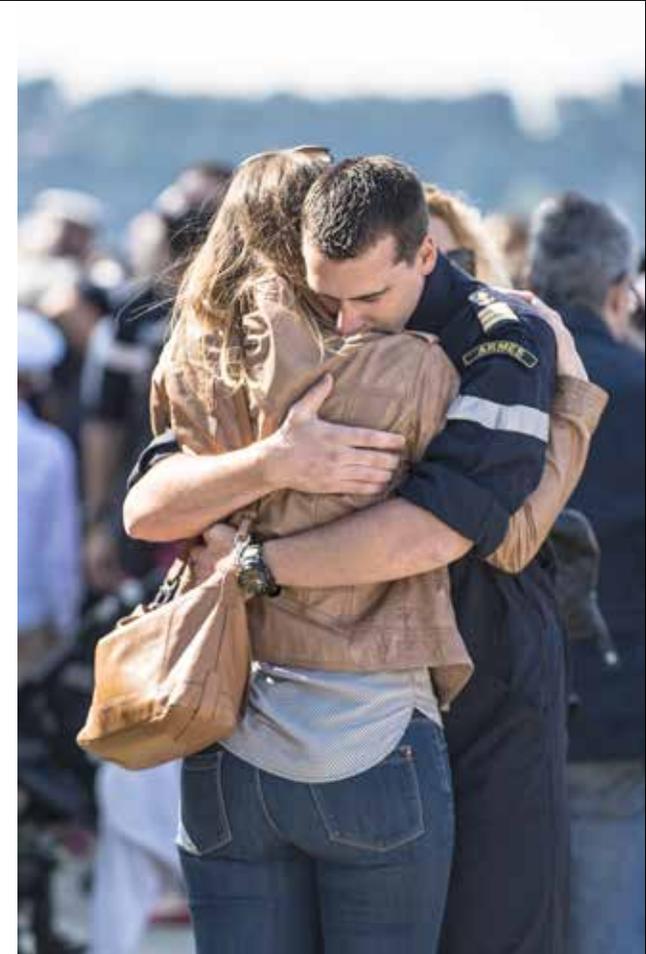
des plus anciens qui organisent un peu tout, qui font un peu les grands frères. Les plus petits bateaux, c'est plus sympa parce que tout le monde se connaît. L'équipage devient comme une seconde famille. En mission on peut avoir des baisses de moral, il y a toujours quelqu'un qui va venir vous aider, vous remonter le moral. On ne laisse personne tout seul. Et puis le côté positif c'est les escales. J'ai fait deux fois les Seychelles et presque toute l'Afrique. À bord on avait un secrétaire qui prévoyait des excursions, des safaris, etc. et on pouvait profiter pendant plusieurs jours. Limite on se reposait plus en mer. Sur le Charles de Gaulle [le porte-avions] c'est différent, on est 1 800 donc on fait la queue pour tout : la douche, les toilettes, la salle de sport. Sur le Charles, ça fait plein de petits clans qui ne se mélangent pas. Il n'y a pas la cohésion des petits bateaux. Il y a très peu d'escales puisque de nombreux ports ne peuvent pas l'accueillir à cause de sa taille. Après, le Charles, il faut le faire au moins une fois, rien que pour voir comment on travaille sur un aussi gros bateau. La masse de travail ne sera jamais aussi importante que sur le Charles. Si on s'en sort sur un porte-avions, on peut s'en sortir sur tous les bateaux. On y apprend à gérer la pression. » Second-maître Arnaud, comptable logisticien, 26 ans.

Si l'embarquement est une expérience atypique et riche en termes de travail et de cohésion d'équipe, la principale contrainte reste l'éloignement des proches. Les absences peuvent être nombreuses (en 2017, 14 % des marins embarqués sur bâtiments de surface ont été absents plus de 150 jours dans l'année) et les programmes sont parfois imprévisibles. Il faut avoir un entourage solide, qui accepte ces contraintes. Après plusieurs mois en mer, le retour à terre peut également être difficile. Les marins ont souvent besoin d'un petit temps d'adaptation pour se réhabituer à un rythme de vie plus banal.

« La grosse contrainte c'est construire sa vie de couple. On

ne se rend pas compte quand on part en mer. À bord, on a notre quotidien, on pense à notre conjointe mais on a le rythme du bateau, on travaille, le temps passe vite. La personne à terre, elle est dans l'attente. Elle n'a pas forcément tout le temps des nouvelles. Le manque se fait plus ressentir. Actuellement ma conjointe est en mer, je sais que c'est plus difficile pour moi que pour elle. » Second-maître Arnaud, comptable logisticien, 26 ans.

« Je pense que pour être marin il faut être patient. On ne sait jamais quand est-ce qu'on part et, quand on le sait, on ne sait jamais avec certitude quand est-ce qu'on revient. Moi je n'aime pas ne pas être sûre et du coup dans la Marine, on n'est jamais vraiment sûr. Par exemple en janvier, l'équipage avait prévu ses vacances au ski parce que c'était les seules permissions qu'ils avaient eues et ils ont été rappelés. Alors forcément on se dit « on sort d'une mission, on est parti en septembre, on est rentré en novembre, on ressort encore en mer en décembre et on nous rappelle encore en janvier ». Ce qui peut être difficile aussi, c'est quand on revient à terre. On s'aperçoit qu'on est décalé par rapport au monde.



Après plusieurs mois de mission, la frégate de défense aérienne (FDA) Forbin rentre à son port de base, Toulon. Les familles des marins sont présentes sur le quai pour accueillir l'équipage.