

Philippe Metzger
Emmanuel Desclèves, de l'Académie de Marine
Alain Zimeray, photographe
Benoît Lugan

Sentinelle des mers

REGARD SUR LA MARINE NATIONALE AU XXI^e SIÈCLE



© Infomer, 2011
13 rue du Breil - CS 46305 - 35063 Rennes Cedex - France
Tél. : 02 99 32 58 47 - Fax : 02 99 32 58 58 - www.marines-editions.com

Toute reproduction ou traduction, même partielle, de cet ouvrage est soumise à l'autorisation écrite de l'éditeur.
Le texte n'engage pas la responsabilité de l'éditeur.

Préface de Didier Decoin, de l'Académie de Marine

Avec la participation de Michel Babkine et Denis Le Gall, photographes

[Introduction	10
[Préface	12

Le siècle de la mer 14

[Vers la Planète bleue ?	16
[La mer et ses caractéristiques physiques	22
[Quelques données maritimes	24
[Entretien	32
[Les missions de la Marine	34
[Présence	44
[AEM et FGC	46
[Des sémaphores : pour quoi faire ?	56
[Premier embarquement	58
[Marin d'État	60
[HPVD	70
[L'organisation générale de la Marine nationale	72

Les gens de la Marine 90

[Quand j'serai grand...	92
[Le directeur du personnel militaire de la Marine	100
[Formation et spécialités	102
[Sous-mariniers	114
[Timoniers et pavillons	118
[Commissariat de la Marine	120
[Facteur humain et réductions d'effectifs	122
[Que fait le marin en mer ?	124
[La vie à bord d'un bâtiment de guerre	128
[Un jour, le marin revient de mer	142

La Marine de ce siècle 148

[Les moyens	150	[RAM : Roméo à bloc	212
[SNLE	170	[Que sont nos arsenaux devenus ?	214
[Les BPC type Mistral	172	[Construction	220
L'assistance aux grandes catastrophes	176	[MCO	226
[Guerre des mines	178	[Culture et traditions	232
[La flotte de surface	180	[Rue Royale	246
[La frégate <i>Aquitaine</i> , type FREMM	182	[Les principales opérations conduites en 2011	248
[PSO <i>L'Adroit</i>	186	[Le rôle économique de la Marine nationale	252
[Le futur	188	[Outremer	256
[Le commandement à la mer	192	[Marine et environnement	264
[Fonctionnement d'un bâtiment de combat	196	[Conclusion	266
[L'entraînement dans la Marine	204	[Remerciements	272
[Les passerelles : du <i>Sirocco</i> à l' <i>Aquitaine</i>	206	[Des mêmes auteurs	274
[Poste de combat	208	[Crédits photos	275
[La sécurité à bord	210		

[HPVD

Honneur et Patrie, Valeur et Discipline.

Ces quatre mots souvent recouverts du sel des embruns, coulés dans le lait on de plaques chargées de symboles, constituent un guide moral pour tous les marins d'État. Frappées sur les cloisons extérieures des bâtiments de combat, ou sur des édifices dans les bases terrestres, ces plaques au bleu bien Marine rappellent les postures fondamentales du métier.

L'Honneur, c'est le courage, la loyauté, la vertu, c'est le principe qui résonne en chacun de soi et dicte le comportement, l'action et la parole.

La Patrie est le berceau d'où s'élève le souffle de nos pères, et la terre de notre culture, de notre langue, de nos traditions, de nos habitudes de vie. Elle constitue le socle sur lequel s'appuie le sens de l'engagement militaire.

Pour la Valeur, notion plus vaste, il convient de retenir la référence à l'estime d'une personne.

Le marin d'État est un homme ou une femme de valeur, un individu dont les actes et les comportements sont dignes. Toutefois, eu égard à l'ancienneté de l'expression remontant au milieu du 19^{ème} siècle, il est possible d'entendre par valeur la bravoure au combat et la hardiesse, comme pouvaient en témoigner les combats navals d'autrefois.

Quant à la Discipline, elle évoque la règle de vie en commun que les équipages s'imposent, induisant à tout instant une organisation structurée tant pour la vie courante que pour l'exécution des missions. La discipline contribue au respect d'autrui, à l'observation des consignes et à la résolution efficace de situations critiques.

En quatre mots rythmés en décasyllabe, la Marine résume avec simplicité et pertinence les principes fondamentaux de son éthique, repère inextinguible sur la route de la carrière maritime.



L'organisation générale de la Marine nationale

Alors, j'ai bien retenu les missions : connaître et anticiper, dissuader, protéger, intervenir et prévenir. Tout un programme. Mais comment la Marine fait-elle pour s'y retrouver ?

- Pour exécuter ses missions, la Marine nationale doit mettre en oeuvre des forces, et pour y parvenir les préparer. C'est ainsi que son organisation se découpe en deux chaînes de commandement : l'une prépare les hommes et les navires aux opérations, le commandement organique, et l'autre dirige leur mise en oeuvre dans le cadre des opérations, le commandement opérationnel.

- Jusque-là, je suis. Mais je sens qu'une certaine complexité se cache derrière cette apparente simplicité.

- Vous n'avez ni tort ni raison. Dans toute organisation, les principes de base sont limpides. Mais ensuite, les interactions entre les moyens donnent une vision moins claire. Pourtant, dans son organisation, la Marine conserve cette séparation avec la plus grande clarté.

- C'est parce que vous y vivez depuis longtemps, amiral...

- Non, vous allez voir, c'est accessible à tout le monde.

Pour diriger ces deux chaînes, l'amiral chef d'état-major de la Marine dispose d'une équipe, son état-major. Il est secondé par le major général de la Marine. Les deux chaînes

reçoivent leurs directives du chef d'état-major, et lui rendent compte en temps réel du déroulement des actions conduites dans leur volume de responsabilité.

Commençons par le commandement opérationnel. Il s'exerce dans un cadre précis. En effet, les opérations relèvent de l'état-major des armées, qui s'appuie sur un centre de direction, le centre de planification et de conduite des opérations, appelé dans le jargon militaire le CPCO.

- Alors là, vous voyez, le jargon rend les choses toujours plus compliquées, parce que personne ne peut comprendre.

- Je partage votre point de vue. Mais il faut un minimum pour bien poser les explications. Et puis, notre société est habituée aux acronymes.

Le commandement opérationnel de la Marine apporte donc son expertise pour utiliser les moyens navals et aéronavals de manière optimale. Il est placé sous la responsabilité de commandants de zones maritimes, des commandants en chef recevant délégation du chef d'état-major des armées pour la conduite des opérations dans leurs zones. L'espace marin planétaire est divisé, pour ce qui

concerne la vision française, en plusieurs zones le couvrant jusqu'aux côtes. Ce découpage constitue une carte des responsabilités des commandants de zone maritime, incluant bien



sûr nos zones de souveraineté et de juridiction. Par exemple, le commandant de zone Atlantique, appelé CECLANT, est responsable de l'ensemble de l'océan Atlantique, dans les deux hémisphères. Tout ce qui s'y déroule relève de sa compétence.

On trouve ainsi : CECLANT pour l'Atlantique, CECMED pour la mer Méditerranée, COMAR Manche pour la Manche et la mer du Nord, ces trois amiraux étant aussi préfets maritimes. Puis sont ALINDIEN pour l'océan Indien et ALPACI pour l'océan Pacifique. Chaque commandant de zone est placé sous la tutelle directe du chef d'état-major des armées, et détient le contrôle opérationnel des forces en opération dans son espace maritime. Toutefois un commandement opérationnel, certifié par l'OTAN, est armé pour pouvoir prendre la direction d'une force multinationale. Il s'agit du COMFRMARFOR, acronyme compliqué pour une posture simple, dont la capacité de mise en oeuvre rapide d'une force aéronavale complète doit se faire dans un délai court. C'est dans cette logique d'organisation que nos bâtiments et aéronefs engagés dans la mission Har mattan au large de la Libye ont pris la mer et opèrent dans le golfe de Syrte.

- J'ai compris le principe. Mais tous ces noms barbares...

- Passons maintenant au commandement organique. Comme nous venons de le voir, le commandement opérationnel s'organise autour de missions mettant en oeuvre des moyens dans leur globalité.

À l'inverse, le commandement organique fait apparaître les forces dans leurs spécificités. Quatre forces majeures constituent l'ossature de la Marine nationale. Elles sont toutes diri-

gées par un amiral, assisté d'un état-major. Leurs objectifs sont simples : préparer les moyens qui leur sont confiés à leur niveau optimal pour assurer les missions. Ainsi la formation et l'entraînement du personnel, les approvisionnements, les périodes de maintenance, les relèves, les mises en situation opérationnelle, relèvent du commandement organique.

Ces quatre forces sont : la force d'action navale, l'aéronautique navale, la force océanique stratégique et la force maritime des fusiliers marins et commandos. Deux autres formations s'ajoutent à cette articulation : la gendarmerie maritime et le bataillon des marins-pompiers de Marseille.

Afin de conduire au plus près les fonctions organiques, des représentations locales des différentes forces sont installées dans les ports métropolitains et ultra-marins. Ainsi, dans les grands ports militaires que sont Brest, Toulon et Cherbourg, mais aussi à Lorient et dans les bases établies dans nos territoires et départements hors de la métropole, les commandants de forces sont présents à travers les autorités militaires locales, de la Marine nationale ou d'autres armées.

- Et la solde relève-t-elle d'une de ces chaînes ?

- Oui, elle fait partie du commandement organique, comme tout ce qui relève des finances de la Marine. Chaque année, le gouvernement et les parlementaires définissent le budget, dont celui de la défense dont une partie est allouée à la Marine nationale. Les soldes y sont prévues.

- Ah, le budget...

- Une question complexe, pour laquelle je vous renvoie aux dispositions de la loi de programmation militaire, la fameuse LPM.



Plusieurs facteurs peuvent être mis en avant pour marquer ces singularités : on a déjà évoqué le silence, la discrétion, la concentration sur les bruits ou les « cibles¹ », il faut y ajouter le danger intrinsèque de vivre sous l'eau, la promiscuité, l'éloignement des familles, l'omniprésence d'un matériel hautement sophistiqué. Mais l'addition des paramètres n'explique pas le résultat : seule une sorte de subtile alchimie en est la clé.

Tout comme le surfacier ou l'aéronaute, le sous-marinier est méthodique, patient, rigoureux, organisé. Mais il approfondit la compréhension de son bâtiment, car sa survie peut dépendre d'une fuite mal maîtrisée, d'une vis mal serrée, d'un paramètre de fonctionnement négligé, sans compter le bruit intempestif qui fait détecter le sous-marin ou l'erreur d'appréciation de la distance de la cible.

UN ÉQUIPAGE

Il vit en équipage. Il est vraiment difficile de s'isoler sur un tel bâtiment, mais cependant possible. L'essentiel des semaines, jours et heures, se passe en commun avec l'équipe de quart ou une fraction plus large de l'équipage : pendant les repas, au poste de combat et d'autres circonstances où le cercle s'élargit. Le bâtiment est relativement petit et exigu, il n'empêche qu'il est divisé en différentes tranches, compartiments et locaux qui sont affectés sinon réservés à telle ou telle fonction, à telle ou telle spécialité ou service. La tranche missiles aux missileiers sur un SNLE, la tranche arrière aux mécaniciens, l'avant aux torpilleurs, la tranche réacteur aux « nucléaristes », la cuisine au cuisinier, etc. Les territoires sont marqués et si chacun peut naturellement se déplacer librement à bord – le mécanicien sera certes le bienvenu au PCNO² – en pratique, seuls le commandant et le second sont « légitimement » chez eux par tout à bord. À cet égard, le commandant de sous-marin reste aujourd'hui un personnage central, le plus averti de l'environnement de sa mission et de l'évolution morale de son équipage. D'ailleurs, son accès au périscope, rare en patrouille, sa position au milieu du bateau tant pour sa cabine que pour son poste de commandement, lui donne physiquement cette dimension de pivot de la mission et de l'équipage.

La première priorité du sous-marinier est la *sécurité plongée*, c'est-à-dire tout ce qui concourt à la sécurité du navire et donc très directement de son équipage. Cela crée d'emblée une forte culture commune qui se décline en rigueur et professionnalisme. Chaque membre de l'équipage sait tout du navire et de ses équipements. Dans son secteur au moins, il connaît par cœur les circuits, les emplacements des vannes, purges, commandes, etc. Il s'y déplace, en situation extrême, dans l'obscurité totale. Des rondes systématiques sont organisées toutes les heures pour détecter sans délai la moindre fuite. Les procédures de sécurité sont apprises, assimilées, répétées, comme autant de litanies, déclenchant des réactions réflexes tendant à l'instinct. Selon la circonstance, chacun connaît sa fonction et applique le

geste, comme dans une pièce de théâtre où le texte et le jeu de chaque acteur se placent sans hésitation. Et chacun connaît la réplique de l'autre. Pour un sous-marin, ces procédures absolues sont vitales et leur exécution ne peut souffrir aucun écart.

Le sous-marinier possède un sens particulier de l'équipage. Sur un bateau noir, il est indispensable que chaque individualité agisse dans son domaine de responsabilité comme en complément de son voisin, en interaction permanente. De proche en proche, cette chaîne amène à constituer un bloc humain fort de chaque élément où la notion de hiérarchie, sans être effacée, se positionne en retrait de l'action, où le rôle attribué prime sur le grade. Nul besoin de galons ou de barrette nominale. La même tenue pour tous, la même nourriture, le même sort en tous les cas. La solidarité et la rigueur s'imposent à tous.

L'équipage se constitue à l'embarquement, pour une période bloquée et dense de quelques mois. Il se polarise naturellement sur la mission du moment. Cette approche constitue une vraie différence avec un bâtiment de surface, le plus souvent confronté simultanément à plu-

sieurs actions ou missions qui se chevauchent, se complètent et interagissent. Les missions se déclinent de façon claire en périodes d'entraînement, patrouilles stratégiques discrètes, éclairage et protection de forces de surface, renseignement, pistage et chasse. De plus, compte tenu de la permanence stratégique ou tactique à la mer, les sous-marins sont armés par deux équipages, le rouge et le bleu, qui se passent la suite d'une mission à l'autre, assurant toutefois, pour l'équipage quittant, une partie du maintien en condition opérationnelle.

1. Un bruiteur classé hostile.

2. Poste central navigation et opérations.



Y aura-t-il un jour des femmes sous-marinières ?

Cette question se pose depuis la féminisation de la Marine, notamment sur dans les forces navales. La réponse est aujourd'hui négative, mais pas définitive. En effet, des difficultés surgissent dès que l'embarquement de personnels féminins est abordé.

En premier lieu, la promiscuité sur un sous-marin peut conduire à des situations incompatibles avec l'exécution de la mission. Rester de longues semaines sous l'eau, dans un espace restreint, sans possibilité de sortir, de savoir où l'on se trouve, dans un environnement masculin, présente déjà des particularités relationnelles singulières. Une présence féminine peut induire, sans que sa compétence soit mise en doute, des comportements inappropriés et préjudiciables aux équilibres constitués. Mais là n'est pas le principal obstacle, d'autant que les futurs sous-marins de type *Barracuda* d'un tonnage important apporteront une solution à cet aspect de vie courante.

D'autre part, former un sous-marinier demande un certain temps. Cette formation se valorise à chaque patrouille, à chaque mission, à chaque entraînement précédant une patrouille. Durant une carrière, de l'ordre d'une vingtaine d'années, le sous-marinier progresse en expérience et compétence. Sa disponibilité doit être totale pour mener à bien les opérations confiées à la force noire. Dans le cas d'une femme, les périodes normales et prévisibles de maternité peuvent induire des ruptures que le gestionnaire ne sait pas encore prendre en compte dans le déroulement de la carrière. De plus, comment faire accepter une absence d'au moins deux mois à une jeune mère sortant d'un congé maternité ?

Ni la capacité physique ni les compétences potentielles du personnel féminin ne sont mises en défaut dans cette réflexion. L'endurance à la mer constitue d'ailleurs, dans les forces de surface, une qualité reconnue des jeunes femmes embarquées, où les problématiques de vie commune en milieu masculin sont résolues depuis longtemps. Mais il est inévitable de prendre en considération les spécificités féminines dans la réponse relative à l'embarquement des femmes à bord des sous-marins.



Sur cette base se trouve une école importante pour l'aéronautique navale puisqu'il s'agit de la formation du personnel de pont d'envol, l'EPPE. Les différentes spécialités de PONEV sont enseignées au sein de cette implantation, et ces personnels sont ensuite affectés sur les porte-aéronefs de la Marine, en premier lieu desquels le porte-avions. Il est important de souligner que le pont d'envol d'une grande unité est un terrain de danger permanent. Un rotor ou une hélice tournante, un réacteur en poussée pour manœuvrer ou au démarrage, les munitions en circulation ou montage sur la machine, les pleins de kérosène, sont tous des situations où la moindre inattention peut prendre une tournure dramatique. Aussi, outre les gestes techniques, ces personnels sont particulièrement sensibilisés sur la sécurité, les comportements et les attitudes qu'il convient d'observer pour exercer leur métier. Les « chiens jaunes » ont en particulier la responsabilité permanente de la sécurité sur la plateforme d'évolution des engins, y compris pour les véhicules roulants destinés à pousser ou tirer les avions vers les ascenseurs ou hangars. Exposés aux intempéries dans un vent incessant, disponibles et endurants, ces marins souvent oubliés constituent une composante essentielle de l'aéronautique navale, au même titre que les pilotes, les mécaniciens, les contrôleurs aériens et toutes ces spécialités nécessaires les unes aux autres pour la bonne exécution des missions de l'aéro.



SÉCURITÉ

Plusieurs types de dangers menacent un navire en mer et son équipage au premier chef. Le premier concerne la conduite nautique : hauts-fonds, collisions avec d'autres navires, manœuvres de port, dommages dus à la mer ou au vent. Le second type concerne les incendies et voies d'eau, quelles qu'en soient les causes. Pour les bâtiments de guerre, il faut y ajouter les avaries de combat et celles dues éventuellement aux risques liés à l'emport et la manutention de munitions à bord.

La sécurité intrinsèque d'un navire est assurée tout d'abord par la résistance de sa structure et sa capacité à endurer tel ou tel niveau de choc, de collision ou d'explosion sous-marine. Un compartimentage¹ bien étudié permet une meilleure résistance et limite les propagations des incendies et voies d'eau. Le choix des matériaux utilisés est également primordial.

La situation d'étanchéité définit pour chaque ouverture intérieure comme extérieure, porte ou panneau de pont, une position affichée : ouvert, fermé, restrictions ou interdictions de manœuvre. De la sorte, l'état du compartimentage est contrôlé à chaque instant et il est possible de le faire évoluer en fonction de la situation : à quai, en mer en navigation isolée par beau temps, au combat, etc.

La stabilité du navire caractérise sa capacité à flotter dans des conditions de déplacement données et jusqu'à certaines conditions extrêmes de mer et de vent. Il s'agit par exemple de ne pas chavirer lorsqu'on est stoppé en travers d'une mer avec des creux de 8 mètres et 90 nœuds de vent traversier. On distingue traditionnellement la stabilité à l'état intact et la stabilité après avarie (calculée par exemple sur la base de tel type de collision par un navire). Pour

un navire de guerre, les exigences sont naturellement plus fortes que pour les navires civils (eux-mêmes divisés en plusieurs catégories).

Enfin, fonction spécifiquement militaire, il s'agit de résister aux menaces NBC². À cet effet, on dispose de moyens permettant d'isoler complètement le personnel à l'intérieur du navire en créant une *citadelle*, c'est-à-dire une zone étanche dans laquelle on maintient une surpression par rapport à l'extérieur pour éviter toute contamination par moyens aérosols. L'équipage dispose de tenues et masques adaptés à ces menaces.

L'ensemble de la situation « sécurité » peut être suivi à partir du PC Sécurité, voisin du PC Énergie-propulsion. Plusieurs postes de zone sont répartis dans le bord, disposant de moyens d'information et d'action desservant les différents compartiments de la zone concernée.

La plupart des bâtiments de combat disposent d'une infirmerie avec des moyens assez développés (souvent une salle d'opérations). Sur les bâtiments les plus importants et singulièrement en opérations, un médecin est affecté. De véritables installations hospitalières existent sur les BCR, les SNLE, les TCD, le PA et les BPC. Outre les médecins et infirmiers, tout le personnel à bord reçoit une formation plus ou moins développée, qui lui permet de réagir de façon appropriée vis-à-vis des blessés.

1. Les compartiments d'un navire sont délimités par des ponts longitudinaux, des tranches transversales, ainsi que des cloisons intermédiaires longitudinales et transversales. Il y a environ 500 compartiments sur une grande frégate et plus de 2 000 sur le *Charles de Gaulle*.

2. Nucléaire, bactériologique, chimique.



“ Celui qui attend que tout danger soit écarté, ne prendra jamais la mer. ”

Thomas Fuller