

AMICALE DE BRETAGNE DES ANCIENS ET VEUVES DE LA GENDARMERIE MARITIME

L'ANCRE ET LA GRENADE

1er Octobre 2018
n° 60

Edito du Président



Inquiets, certes, nous le sommes devant le manque d'intérêt pour les amicales, surtout la nôtre.

En effet, le nombre de nos adhérents s'amenuise de plus en plus.

Il nous faut ouvrir les horizons, tel doit être notre objectif afin de nous permettre de faire naviguer notre magnifique vaisseau dont la poupe peut s'enorgueillir de porter ce nom prestigieux de « GENDARMERIE MARITIME ».

Cet esprit d'ouverture nous devons y penser fortement afin de combler les grands vides.

Pour cela, faisons preuve d'abord de fidélité puis de solidarité, c'est le creuset de notre Amicale et ceci par delà les liens qui nous ont rassemblés et qui nous rassemblent encore dans un certain souvenir.

Il faut souligner néanmoins le rôle déterminant que possèdent les délégués départementaux dans la remontée de toutes les informations concernant les adhérents.

Tout ceci est le projet auquel nous devons nous atteler, c'est l'affaire de tous, alors, mettons notre disponibilité à l'épreuve pour combler les cales de notre navire.

Gérard Soudron

PRÉSIDENT :

Gérard Soudron

34 rue Franchet D'Esperey
29200 BREST

Téléphone : 02.98.49.73.52

Messagerie :

soudron.gerard@neuf.fr

DOSSIER

LES PANDORES DE LA ROYALE

A la rentrée universitaire de Paris Sorbonne, un jeune étudiant en master 2 a réalisé sa thèse d'Histoire sur le thème « **Les pandores de la Royale** », la gendarmerie maritime française de 1953 à 1970.



Marwan Bouselmame a relaté sur un document de 129 pages cette période depuis la 3ème défusion en 1953 à la quatrième et dernière fusion en 1970. Si cet ouvrage vous intéresse vous pouvez demander à le consulter en vous adressant au Président de l'Amicale qui en détient un exemplaire.

(Voir quelques extraits dans ce bulletin pages 8 et 9)

Robert DALIFARD a eu 90 ans

Le 12 août 2018, notre ami Robert a fêté ses 90 printemps, L'Amicale n'a pas manqué ce rendez-vous.



André DUGAY nous a quitté

Il a été une figure de la gendarmerie maritime que l'on ne peut oublier. De matelot en 1957 à lieutenant-colonel de gendarmerie en 1986, il a marqué son passage en maritime; sportif accompli, les témoignages de satisfaction et récompenses confirment ses réelles qualités de chef.



Rédaction - Tirage

Alain Bruant

Lieu-dit Coat Jaouen
29370 CORAY

Téléphone :
02.98.59.33.70
07.77.90.64.12

Messagerie :

bruant3@gmail.com

Site internet :

<http://amicaledebretagne.e-monsite.com>

50-ème anniversaire de mariage
d'Annick et Jean Pierre HENRY

A L'Orée du Bois

LESTONAN en ERGUÉ GABÉRIC 29
8 avril 2018



Chantal et Patrice JAGUENAUD

Voilà une bien belle occasion de fêter leur 50-ème anniversaire de mariage pour **Annick et Jean Pierre HENRY**. C'est à l'Orée du Bois à Ergué Gabéric, qu'ils nous font participer à cet évènement important le 08 avril 2018. Cinquante invités, agréablement surpris et ravis de cette belle journée ensoleillée. Pour notre sortie de printemps, de nouvelles têtes sont présentes : **Patrice et Chantal Jaguenaud** qui ont fait le voyage depuis le Loir et Cher, **Louis-Philippe Lemonnier et son épouse** de Baden, notre camarade **Jacques Fortier** de Ploemeur et **Michel Menu** Brestois futur adhérent venu en invité d'Erick Rochard...

J.Luc GRAIZEAU et Jacques FORTIER



Louis-Philippe LEMONNIER et Madame Marteau



Erick ROCHARD et Michel MENU

... mais également **Bernadette Guyot**, accompagnée de sa fille qui a fait le voyage depuis Tourlaville en Manche.

Avec nos fidèles habitués, et quelques invitées pour **Jennine**, de jeunes retraités dont les visages vous sont maintenant connus et qui participent à la pérennisation de notre belle association.



Très belle ambiance qui a fait oublier un instant les soucis de santé de quelques uns et les événements douloureux qui touchent notre monde.

LA VIE DE L'AMICALE DE BRETAGNE

Il nous a quitté

Dans la nuit du 13 au 14 juillet 2018, **André DUGAY** s'est éteint à 85 ans à Bourgneuf, commune où il vivait avec son épouse Elise. Qui n'a pas connu cet officier, brillant de surcroît, sportif, dynamique dont la carrière a été exclusivement maritime. Matelot en mai 1952 il naviguera comme transmetteur sur les avisos Francis Garnier et Paul Goffeny puis intégrera la gendarmerie maritime en juillet 1956.

Ses affectations seront nombreuses et variées : Cie de Toulon - renfort à Agadir (1957) Diégo Suarez (1960) - Cie de Brest (1962). Promu maître gendarme maritime en août 1965, il prépare son admission à l'EOGN qu'il intégrera en 1967. Sous-aide major à l'arsenal de Brest en 1968 il commandera les compagnies de Brest et de Rochefort. En 1975, promu capitaine il commande la section de Djibouti - 1978 sera l'année d'affectation au commandement de la gendarmerie maritime à Paris où il sera promu chef d'escadron. Il y restera jusqu'à son départ, à sa demande, à la retraite le 1er avril 1984. Le 1er octobre 1986 il sera promu lieutenant-colonel dans la réserve.



A l'état-major du commandement de la gendarmerie maritime, il était officier au bureau des personnels. Je ne reviendrai pas sur sa brillante carrière de gendarme mais plutôt sur sa passion pour le sport et plus particulièrement pour le foot. A cette époque, le championnat Marine Paris était important et la maritime se devait d'y être bien représentée. Alors... pour avoir tous les atouts de notre côté, le capitaine donnait de sa personne. Il se déplaçait dans les clubs de football de l'Ouest parisien et recrutait des jeunes prêts à faire leur service militaire comme matelot ou gendarme auxiliaire maritime et leur assurait une affectation sur Paris, pas trop loin de leurs clubs.

La maritime devenait, un temps... champion de Paris. Je reconnais que l'équipe de volleyball en a profité un peu.

Je n'en dirai pas autant lors des rencontres Etat-major/Cie de Paris, où le chef de corps, que tous reconnaîtront ci-dessous, avait le poste important de gardien de but. Les jeunes G.A.M. de la Cie de Paris, rompus aux dribbles face aux quadra (voir plus) de l'état-major, prenaient plaisir à voir le gardien plonger régulièrement à terre, sans grand succès et marquer quelques buts dont je tairai le nombre (d'où la colère du chef de corps envers le capitaine « recruteur » et refusant de participer plus longtemps à la sauvegarde de ses filets. La photo ci-dessous témoigne de la vigilance de l'intégrité de ses buts Les menaces de mutations à l'autre bout de l'hexagone n'ont pas été convaincantes aux yeux des jeunes.



Col ESCARABAJAL - JOSEPH - MARTIN - LE NORMAND - SOUMILLE
PRETRE
Cne THOMAS - ACCARDO- BRUANT - Cne DUGAY - SOCCOJA
Spectateurs:
C.E.M DUCOURRET (derrière Martin)
- NORROY - CAMUS - GUYON et le secrétaire de la Cie de Paris



Equipe de l'Etat-major
Gardien : Chef de corps
Arrières Cne DUGAY et Cne THOMAS
A/C PRETRE

Robert DALIFARD a fêté ses 90 ans



Le 12 août 2018, Robert **DALIFARD** fêtait ses 90 ans. Une belle occasion pour le délégué du président du Morbihan, Alain Brizard, de lui rendre une petite visite, accompagné du trésorier de l'Amicale. En présence de son épouse Yvonne, Robert nous conte leur vie ainsi que ses diverses carrières qui ont étayé leurs parcours.

Entré dans la Marine nationale en 1947, il se souvient de son premier embarquement sur le Richelieu, beau et grand navire qui l'amarinera pendant trois ans avant de rejoindre l'Indochine jusqu'en 1952. A son retour dans l'hexagone on lui propose d'embarquer sur un sous-marin. Cette idée ne lui convient pas du tout et c'est tant mieux car cela lui donne l'occasion d'intégrer la gendarmerie maritime.

Passage à l'EPG de Chaumont comme tout maritime à l'époque. Puis première affectation à la compagnie de Paris, où l'amour frappera à sa porte et il se mariera à Yvonne en 1960. Un fils naîtra de leur union; pas des moindres car il sera la fierté de ses parents en suivant les traces du père : C'est dans la marine où il excellera sur les chasseurs de mines, puis au commandement de l'école de plongée à Saint Mandrier, il terminera capitaine de frégate au collège naval avant de se retirer à Plougastel Daoulas.

La carrière de Robert se poursuit au ministère de la marine marchande place Fontenoy à Paris pendant cinq ans et aux affaires maritimes à Marseille où il se souvient d'avoir connu son plus mauvais logement.

Vient le moment de se rapprocher de la Bretagne avec une affectation au groupement de Lorient. A l'origine de la création des BMo maritime vers 1972, il connaîtra aussi les portes de l'arsenal et le bureau matériel. Nommé adjudant-chef, il décide alors de quitter la maritime pour une troisième carrière; civile cette fois, au sein de l'entreprise Thomson où pendant dix ans, il assurera le suivi des constructions de vedettes pour un pays tiers. Ce sera de fréquents déplacements puis à Lorient et Toulon.

Enfin viendra le moment de tirer sa révérence pour une retraite bien méritée avec Yvonne ils rejoindront leur actuelle résidence à Port Louis dans le Morbihan.

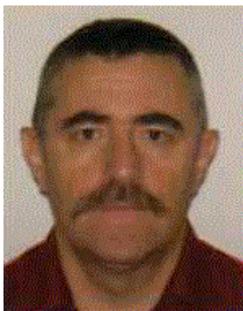
Nous souhaitons à Robert un joyeux anniversaire et la poursuite de sa belle retraite en compagnie de sa charmante épouse Yvonne.

Alain Brizard et Alain Bruant



Remise de décoration

Le 22 mars 2018, Jean Claude **JACOB** a été décoré de la Médaille de l'U.N.P.R.G. (Union National des Personnels et des Retraités de la Gendarmerie) pour ses actions en qualité de vice-président délégué adjoint pour la section du Médoc.



Union nationale des personnels retraités de la Gendarmerie **Médaille**



Le conseil d'administration de l'UNPRG, sur proposition du président départemental, sur l'avis de la commission des récompenses, décerne la médaille de l'Union nationale à Monsieur Jean-Claude, J A C O B pour les sentiments de fidélité qu'il a manifestés et les services rendus à l'association.

Remis le 22/03/18

Le Président national

Le Président de la commission des récompenses

Le Président départemental

Sorties en mer payantes.

Un premier plaisancier condamné

Un plaisancier de 49 ans a été condamné, lundi 26 février, par le tribunal de Quimper pour travail dissimulé à bord de son voilier basé à Sainte-Marine. Il s'agit de la première affaire de co-navigation jugée dans le grand-Ouest, les investigations ayant été menées par la gendarmerie maritime de Brest.

Une autre affaire est actuellement ouverte dans la région de Saint-Malo. Mais la condamnation tombée lundi constitue bien une première dans l'Ouest de la France. Pour la première fois, un plaisancier ne disposant pas des diplômes requis a été condamné pour avoir embarqué des passagers payants à bord de son voilier, à plusieurs reprises, durant une période de trois ans. Le propriétaire s'appuyait sur les sites internet Samboat et Click and boat afin d'entrer en contact avec ses clients pour des sorties facturées entre 345 à 365 €, au départ de Sainte-Marine vers les Glénan, Groix ou la rivière de Pont-l'Abbé.

Le tarif pratiqué, ainsi que le caractère répété des prestations qui faisaient l'objet de commentaires saluant le « professionnalisme » du plaisancier ont mis la puce à l'oreille des gendarmes maritimes qui ont construit leur dossier à partir des sites de co-navigation qu'il utilisait. Seize prestations ont ainsi été listées pendant trois années pour une somme perçue de 4.000 €, par un plaisancier sans doute compétent mais ne disposant d'aucun diplôme en plus de son permis mer. Les faits de travail dissimulé étaient également jugés par le tribunal de Quimper, cet argent perçu ne faisant l'objet d'aucune déclaration

Comme des sorties « pro »

Le tribunal a estimé qu'il ne s'agissait pas de co-navigation, c'est-à-dire d'un partage de frais comme on l'entend à la manière du co-voiturage. Là, pendant plus de trois années, les sorties étaient bien organisées en fonction de la demande des clients. Les tarifs pratiqués s'apparentant à ceux des professionnels. Le tribunal a condamné le plaisancier à 6.000 € d'amende, dont 1.000 € avec sursis et 1.000 € supplémentaires pour la contrevention.

À la compagnie de gendarmerie maritime de Brest, on confirme le mode d'investigation qui s'appuie sur les données visibles sur les sites de co-navigation afin de débusquer ceux qui ne jouent pas le jeu d'un simple partage des frais. « Il en va de la sécurité des passagers et de l'obligation de déclarer ce type d'activité », confirme le capitaine Roland Daniélou. Ce genre de comportement est de plus en plus souvent dénoncé par des regroupements de professionnels qui luttent contre cette concurrence déloyale. « Notre travail consiste à réunir les preuves du caractère organisé et systématique de la démarche, les affaires maritimes ayant également clairement affiché leur volonté de lutter contre ce genre de pratique

Co-responsabilité ?

Dans ce genre d'affaires, la co-responsabilité des sites Internet n'est toujours pas établie par la justice. Pour le moment, seuls les propriétaires de bateau pris par la patrouille sont appelés devant un tribunal. Même si leurs infractions sont intimement liées aux sites qui diffusent leurs annonces... De leur côté, ces sites de co-navigation qui assurent effectuer de scrupuleuses vérifications de leurs annonces et des propriétaires, sont prêts à déployer leurs arguments juridiques. Et pour l'instant, seuls les marins s'en trouvent exposés !

Saint-Nazaire : création d'un peloton de sûreté maritime et portuaire

Rattaché à la gendarmerie maritime, le peloton surveillera l'estuaire de la Loire et les sites industriels stratégiques.



Le projet initié il y a une dizaine d'années a déjà débouché sur la création de pelotons de sûreté maritime et portuaire (PSMP) dans 7 autres ports : Marseille-La Joliette, Marseille-Port de Bouc, Le Havre, Cherbourg, Brest, Toulon, Dunkerque. Calais devrait également suivre en 2019.

Surveillance de l'estuaire et protection des sites stratégiques

Les premiers PSMP ont été mis en place après les attentats du 11 septembre 2001, les autorités craignant des actes terroristes en provenance de la mer. Dédiés à faire appliquer un code appelé ISPS (code international pour la sûreté maritime et portuaire) Les gendarmes maritimes des PSMP peuvent contrôler les navires tant à l'intérieur que sous l'eau grâce aux plongeurs, fouiller les navires de commerce, inspecter la coque.

Opérationnelle dès cet été, la nouvelle unité de la gendarmerie maritime aura une connaissance particulière des nombreux sites Seveso implantés sur le port de Nantes Saint-Nazaire et dans l'estuaire de la Loire. Fort de 30 à 35 gendarmes, le PSMP de Saint-Nazaire sera équipé d'un semi-rigide et d'une vedette de sécurité maritime et portuaire (VSMP).

Publié par Soizick David

Bretagne: Un homme tente d'échapper aux gendarmes à bord d'un canot pneumatique

L'homme venait d'avoir une altercation avec un pêcheur...

Jeudi, le navire de la gendarmerie maritime de Lorient patrouillait au large de Quiberon (Morbihan) quand une altercation a éclaté entre un pêcheur professionnel et un homme naviguant sur un canot pneumatique. Intrigués, les gendarmes ont tenté de contrôler les deux hommes quand le plaisancier a pris la fuite à bord de son semi-rigide, [rapporte Le Télégramme](#).

Dix minutes de course-poursuite

Le patrouilleur a pris en chasse le fuyard pendant une dizaine de minutes au large de la baie de Quiberon avant que ce dernier ne décide de coopérer. L'homme a été contrôlé en état d'ivresse, ce qui est formellement interdit aux commandes d'une embarcation nautique.

Placé en cellule de dégrisement, l'homme a ensuite été remis en liberté. Il sera convoqué ultérieurement devant le tribunal.



Le nouveau téléphone est connecté aux fichiers centraux. Plus besoin de revenir au bureau pour vérifier des informations.



Le dispositif s'appelle NÉOGEND. Concrètement, c'est le nouveau smartphone « tout en un » qui équipe les gendarmes. Et depuis le 1er mars, les gendarmes maritimes de Lorient. Le ministère de l'Intérieur lui-même parle de gendarmes 3.0 pour mettre en avant la modernisation high-tech des services. NÉOGEND existe aussi en tablette.

« L'efficacité »

« **On est bien loin du gendarme dans sa 4 L** », se réjouit le major Bruno **Tromeur**, avec le sourire. Aujourd'hui, le commandant de la brigade de surveillance du littoral et ses hommes peuvent vérifier les identités par un simple scan de la

carte, mais aussi les immatriculations de voitures comme des bateaux, s'ils sont volés ou non, etc. « **Le retour du central est quasi immédiat.** »

Tout ce temps de bureau en moins, c'est du temps gagné sur le terrain, sur l'estran comme en mer. Et mieux remplir les missions. En particulier celle du « **renseignement d'intérêt maritime** ». Un boulot au quotidien des gendarmes maritimes, peu visible, mais qui contribue à la lutte contre le terrorisme.

Une voiture suspecte ici, un bateau pas connu là, des personnes un peu trop proches de sites classés Défense, les situations sont multiples. « **C'est un outil léger, facile d'utilisation, très fiable. Un vrai levier d'efficacité. Et l'outil ne va pas cesser d'évoluer** », résume le major **Tromeur**.
(article paru dans la presse)

LES PANDORES DE LA ROYALE

A la rentrée universitaire Paris Sorbonne, un jeune étudiant dans son master Histoire a préparé son mémoire de Master 2 sur « **les pandores de la Royale - la gendarmerie maritime française de 1953 à 1970** »

L'intéressé ayant eu connaissance de notre Amicale, il nous a contacté afin d'avoir des renseignements sur notre Arme durant cette période.

Le président a répondu favorablement à son appel et lui a fourni des documents d'archives anciennes, ainsi que des réponses aux nombreuses questions qu'il se posait.

Il est évident que pour les 129 pages de son mémoire il s'est aussi inspiré de nombreuses sources, soit au service historique de la Défense à Vincennes soit vers différentes correspondances et plus particulièrement celles de Cherbourg qu'il a pu se procurer.

Néanmoins, il a remercié le président pour sa précieuse collaboration.

Voici quelques extraits de l'exemplaire de son Master qu'il nous a gentiment expédié :

GENDARME PAR VOCATION ET MARIN PAR PASSION

Si la gendarmerie maritime contemporaine est rattachée à la gendarmerie nationale, il n'en a pas toujours été ainsi et son histoire témoigne de sa double appartenance à la gendarmerie nationale et à la marine nationale.

Héritière des Prévôts de la mer du 17^{ème} siècle, elle a connu depuis sa création en 1793 des alternances entre un rattachement à la gendarmerie nationale de 1793 à 1833 - de 1926 à 1936 - de 1947 à 1953 et de 1970 à nos jours ou à la marine de 1833 à 1926 - de 1936 à 1947 et de 1953 à 1970.

Ces fusions excessives ayant pour objectif de réaliser des économies substantielles selon les divers gouvernements.

*Le décret n° 25-1421 du 31 décembre 1952 pris en application de l'article 32 de la Loi du 24 mai 1951 porte constitution d'une Légion autonome de gendarmerie maritime au sein de l'armée de mer. En effet, une commission chargée d'évaluer les économies a rendu les conclusions suivantes « **La fusion totale a été écartée par la majorité de la commission comme ne permettant pas de réaliser une économie de deniers...etc** » (donc pas de fusion avec la gendarmerie nationale). Il est mentionné que la marine nationale était désireuse de retrouver « sa » gendarmerie.*

En 1952, les gendarmes maritimes sont bien à l'origine de leur réintégration à la marine. En effet, par lettre, un vice-amiral félicite le commandant de Légion de gendarmerie maritime de son implication personnelle dans les négociations de défusion.

En 1953 la gendarmerie maritime a reconquis rapidement au sein de la marine, la place de choix qui revient à un Corps d'élite (commentaires d'un Amiral). Il s'ensuit une amélioration du matériel surtout en véhicules. Cette même année voit la réouverture du centre d'instruction de la gendarmerie maritime à Toulon.

De nouvelles missions apparaissent : surveillance et garde des installations nucléaires ou des essais des SNLE à la fin des années 1960.

En 1962, un Vice-Amiral de la direction du personnel de la marine souligne l'excellent fonctionnement de la gendarmerie maritime et adresse un témoignage de satisfaction au commandant de Légion.

Mais à la mi-juillet 1968, prend forme une nouvelle fusion avec la gendarmerie nationale.

Certains rapports montrent le désaccord des officiers, ils craignent de devenir officiers de gendarmerie alors qu'ils sont marins de formation. (En 1966, une fiche d'un rédacteur inconnu apprend que la moyenne hebdomadaire du travail par homme atteint 70 heures sans jour de repos...).

La gendarmerie maritime est effectivement présentée comme une Arme d'élite, comme un Corps d'élite et ces termes reviennent souvent dans les correspondances sous la plume des gendarmes, également des responsables de la marine.

Il est important de souligner qu'entre les années 1957 à 1967, outre le commandant de Légion, plusieurs commandants de groupements notent que le recrutement n'est pas brillant. Néanmoins, à partir de 1962 le niveau des nouveaux gendarmes est satisfaisant.

.../....

LES PANDORES DE LA ROYALE (suite)

A partir de 1965 « le nombre croissant des amateurs de nautisme et des estivants sur le littoral dont une notable partie est ignorante des choses de la mer, rend indispensable la présence de vedettes de surveillance », témoigne dans son rapport d'inspection générale le commandant de Légion. La marine prend acte de ce rapport.

La préparation pour l'armement de 14 vedettes prouve le rôle de surveillance nautique ce qui semble la seule issue pour la gendarmerie maritime pour affirmer sa présence dans le domaine maritime.

- Une intrusion vexante pour la gendarmerie nationale sur la côte.
- La chasse gardée de la gendarmerie maritime
- Néanmoins un sentiment d'appartenance à une même famille
- Une gendarmerie maritime exclusivement tournée vers la mer.

Témoignage du colonel, commandant la gendarmerie maritime dans son rapport d'inspection générale en 1970 : « Après une période d'expectative ayant été immédiatement précédée et suivie du vote de la Loi portant intégration de la gendarmerie maritime dans la gendarmerie nationale, le personnel constatant le maintien de ses traditions, de son uniforme et de l'essentiel de son organisation, s'est montré satisfait du changement intervenu ».

L'intéressé a essayé de montrer dans son travail que la dernière période d'autonomie de la gendarmerie maritime est la période des changements et notamment de la spécialisation qui explique la place prépondérante qu'elle tient aujourd'hui au sein de la gendarmerie nationale.

De plus, la reconnaissance de sa « **fonction garde-côtes** » à la fin du siècle dernier et la mise à sa disposition de patrouilleurs par la marine nationale dès la décennie 1970, nous permettent d'affirmer que la fusion avec la gendarmerie nationale lui a ouvert les perspectives « **AVENIR RADIEUX** »



Extrait de l'édito du Président du 24 mars 2018

« Du côté des affaires judiciaires marquantes, je souhaitais insister sur la saisine de la section de recherches de la gendarmerie maritime, en liaison avec l'antenne de l'office central pour la répression du trafic illicite de stupéfiants de Marseille, suite à la saisie record de près d'une demie-tonne de cocaïne, pour une valeur marchande de près de 13 millions d'euros. La drogue se trouvait dissimulée dans les arcanes d'un porte-conteneurs battant pavillon libérien, en escale à Marseille et a été découverte grâce à l'opiniâtreté des gendarmes maritimes, assistés des unités de gendarmerie départementale et l'engagement d'importants moyens de recherche. »

LA POLICE DES PECHES : UNE DES MISSIONS DE LA GENDARMERIE MARITIME

Lors de son discours aux Assises de l'Economie de la Mer (Le Havre) le 21 novembre 2017, M. Edouard **PHILIPPE** a confirmé la volonté de son gouvernement de préserver la pêche française. Quatre axes ont été mis en avant :

Faire valoir nos antériorités de pêche conformément au droit international dans le cadre de la négociation sur le Brexit. Celui-ci remet potentiellement en cause deux principes fondateurs de la Politique commune des pêches : l'accès de la flotte de pêche européenne aux zones situées dans les eaux britanniques et le partage de la ressource en totaux admissibles de captures réparties en quotas par Etat membre.

Lutter contre la pêche illégale notamment dans nos eaux ultramarines.

Se structurer en filière de qualité.

Continuer à préserver la ressource.

La Gendarmerie maritime, formation spécialisée de la Gendarmerie nationale, a parmi ses nombreuses missions la police des pêches qui inclut aussi un volet « délinquance financière ». Composante de la Marine nationale pour garantir la souveraineté de la France dans le deuxième plus grand espace maritime au monde (11 millions de kilomètres carrés en métropole et en outre-mer), son emploi procède de la mise en œuvre dans le milieu maritime et naval de la politique de sécurité intérieure et de la politique de défense. Placée pour emploi auprès du Chef d'Etat-Major de la Marine, elle est présente sur l'ensemble du littoral métropolitain et outre-mer, mais également dans les emprises et points sensibles de la Marine nationale et certains grands ports civils.



Plusieurs de ses unités navigantes sont implantées en Nouvelle-Calédonie, la Réunion, Guyane, Mayotte, Polynésie, Guadeloupe, Martinique.

Dans le cadre européen de la préservation des espèces, elle procède chaque année à plus de 5.000 contrôles aussi bien à terre (criées, vente à l'étal, pêche à pied, ...) qu'en mer.

C'est à bord de la VCSM « CHARENTE » que j'ai pu accompagner trois « gendarmes-marins » au cours d'un contrôle en mer.

L'incontournable connaissance des directives mensuelles cadre les actions prioritaires à mener selon la saison et la zone d'intervention : les navires perchistes (sole), le thon rouge, les anchois, le merlu, la coquille saint jacques, le bar, la pêche récréative, ...

Ce rappel fait et une fois en mer, la veille visuelle « habituelle » est renforcée par l'utilisation de deux systèmes électroniques.

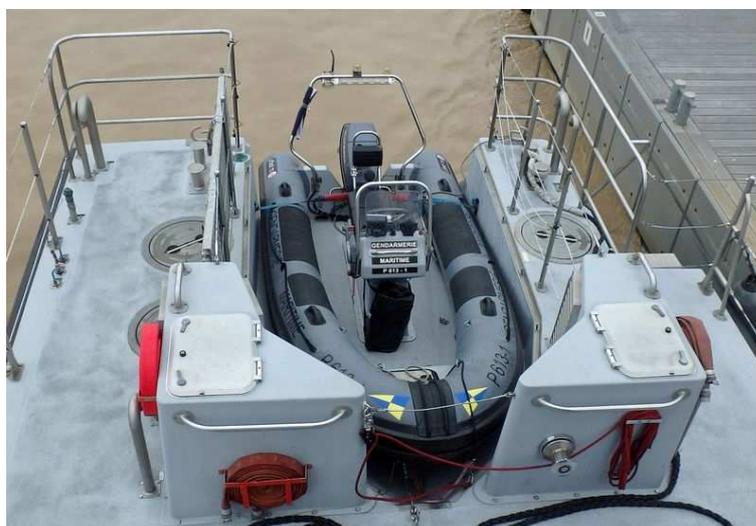


Le système VMS (VESSEL MONITORING SYSTEM) obligatoire depuis 2012 pour les bateaux de pêche d'une longueur supérieure à 12 mètres sous pavillon de l'Union Européenne. Les unités « émetteurs-récepteurs » embarquées envoient par satellite des rapports de position qui comprennent l'identification du navire, l'heure, la date et l'emplacement. Le VMS est utilisé comme preuve dans la poursuite de nombreuses lois et règlements environnementaux y compris les quotas de pêche régionaux. Les navires non européens de la même taille doivent être équipés d'un dispositif de repérage aussi par satellite (en état de fonctionnement) lorsqu'ils se trouvent dans les eaux communautaires.

Le système AIS (Automatic Identification System) est obligatoire pour tous les navires d'une longueur supérieure à 12 mètres. Il permet l'identification unique du navire et joue un rôle important dans la sécurité des navires en matière d'anti collision... sauf si le terminal n'est pas désactivé par le pêcheur lui-même pour préserver sa zone de pêche !!!

Son but premier est d'améliorer la sécurité de la navigation en autorisant une connexion navire – navire afin d'éviter les collisions, comme un moyen des Etats côtiers pour obtenir de l'information sur les navires et leurs cargaisons, comme un outil VTS (Vessel Traffic System) sans navire - côte pour la gestion de trafic maritime.

Une « cible » est repérée au large de l'île d'Oléron. Avant toute inspection, le commandant ou son second contacte obligatoirement le CNSP.



Le Contrôle National de Surveillance des Pêches, situé au CROSSA Etel, nous transmet tous les renseignements nécessaires comme les dates des précédents contrôles menés, le volume des captures, les caractéristiques des engins de pêche et confirme notre action.

L'adjudant-chef, Rémi **LE MEVEL**, commandant le patrouilleur, fort de ces éléments et de sa propre connaissance de la zone donne l'ordre de mettre à l'eau l'embarcation pneumatique glissée dans le radier incliné à l'arrière de la vedette.

Chaque gendarme est équipé d'un gilet de sauvetage, d'un pistolet automatique 9mm. Les 70 chevaux du semi-rigide nous propulsent vers un fileyeur de 12 mètres de long, 15 tonneaux.

Après un rapide salut, un marin nous facilite le transfert à son bord. La drome reste à portée de voix, pour tout éventuel appui.

L'échange est courtois, les équipages ayant été déjà en contact précédemment. Les points de contrôle sont formalisés et c'est sur une minuscule table à carte que l'Inspecteur vérifie les documents du bord, tandis que son confrère examine les captures (60 kilos de maigre, 20 de merlu et 10 de lieu), le maillage des filets et la sécurité générale.



Avant de se quitter, le traditionnel café est offert. Mélangé avec l'odeur de tabac brun, il a la particularité de faire apprécier autrement l'élément liquide non stable qui nous entoure !!!

Dès notre retour à bord, un compte rendu de contrôle est transmis au CNSP. Ces données seront exploitées entre autres à des fins de suivi statistique.

Au total ce seront trois bateaux qui auront reçu en matinée notre visite sans que leur activité soit freinée. Tous ont un ou deux ordinateurs à bord pour enregistrer leurs captures, leur navigation, les lieux de pose des filets, casiers ou autres appareils.

Des rappels Sécurité sont faits régulièrement par les Inspecteurs comme l'importance de porter un gilet de sauvetage digne de son rôle.

L'équipage resté dans la vedette, assure les relèves de quart, l'entretien du bord, le suivi des dossiers en cours et la préparation du déjeuner.

Tout en étant le plus âgé, j'accepte avec plaisir les tâches « ante et post culinaires » confiées d'habitude au bidou.

Merci à l'équipage « Gendarme par vocation et Marin par passion » de la vedette P613 pour son accueil, sa disponibilité, son professionnalisme.

CF (R) F. DIDIERJEAN

La reconnaissance dans le monde de la mer

La médaille du Mérite Maritime

La loi du 9 février 1930 a institué un Ordre du « Mérite Maritime » destiné à récompenser la valeur professionnelle des marins et le mérite des citoyens qui, désintéressé(e)s se sont exceptionnellement distingués pour leur(s) action (s) et le développement de la Marine Marchande, des Ports, des Pêches et des Sports Nautiques.

Pour être admis dans l'Ordre, il faut être âgé de 30 ans au moins, justifier de 15 ans de services rendus à la Marine Marchande, la durée des services accomplis dans la Marine Nationale étant prise en compte. Les personnes qui ont accompli un acte d'héroïsme ou de dévouement exemplaire en mer peuvent être nommées ou promues sans conditions d'âge ou d'ancienneté.

Les catégories de personnes pouvant prétendre à cette distinction sont :

Le personnel navigant de la Marine Marchande (contingent A).

Le personnel navigant de la Marine de l'Etat (contingent B).

Les personnes qui se sont distinguées pour le développement de la Marine Marchande, des Ports, des Pêches et des Sports Nautiques (contingent C).



Officier, Commandeur, Chevalier

Ils s'inspirent de symboles marins comme l'ancre et la rose des vents. Au centre, un médaillon présente une effigie de la république. Le médaillon est entouré de la légende « République Française » sur fond émaillé de bleu.

Le revers dans le médaillon central porte les mots « Mérite Maritime » entouré d'un cercle émaillé bleu avec la légende « Marine Marchande ».

Comme pour les autres ordres ministériels, il comprend trois grades. Chevalier, Officier et Commandeur.

Les titulaires reçoivent un brevet.

La médaille d'Honneur des marins du commerce et de la pêche

Ce n'est qu'en 1754 que l'on voit apparaître les premiers insignes qui furent attribués aux hommes justifiant dans le même régiment de trois engagements de huit ans sans défaillance.

Ces dispositions vis-à-vis de la troupe eurent pour effet de provoquer une émulation assez inhabituelle. Ainsi un soldat qui rentrait d'Amérique totalisait plus de 72 ans de service et qui s'était enrôlé à 12 ans comme tambour pour suivre son père aux armées. Il avait parcouru depuis tous les champs de bataille des campagnes de Louis XIV, Louis XV et Louis XVI dans le même régiment. Il venait d'atteindre 84 ans.

C'est le roi Louis XV qui officialisa cette distinction en 1771. Au cours d'une prise d'Armes, le récipiendaire, après avoir prêté le serment conventionnel recevait en présence d'un fond de troupes sous les armes son insigne avec un Brevet. Il s'engageait ainsi à ne servir d'autre souverain que son roi.



Médaille d'Honneur



Les évènements révolutionnaires vinrent bientôt perturber cet état de choses. C'est d'abord la Convention Nationale qui en 1792 supprima tous les Ordres de Chevalerie. Ces directives ne concernèrent pas les Médailleurs de vétérans qui continuèrent d'être établis jusqu'en 1795.

Dès son accession au pouvoir, le Premier consul innova en réactivant une coutume militaire romaine qui consistait à offrir aux auteurs d'action d'éclat une arme d'honneur personnalisée... sabres, fusils, lances, briquets, haches, trompettes, fifres et même baguette de tambour.

Bonaparte par l'ordonnance de l'an X (1802), créa la Légion d'honneur et les titulaires d'armes d'honneur furent de droit admis dans la Légion.

Les insignes de vétérance disparurent avec l'ancien régime et il fallut attendre la fin du XIXème siècle pour voir apparaître une distinction dont les aspirations étaient à peu près comparables dans la forme et dans le fond.

Ce fut la Médaille d'honneur des marins du Commerce et de la Pêche instituée par la Loi du 14 décembre 1902. Attribuée par quartier maritime, elle est décernée par le Ministre chargé de la Mer, sur proposition des directeurs de l'administration de la mer. Le diplôme qui est remis en même temps que la médaille rappelle les services pour lesquels le titulaire est récompensé.

Deux « médailles », une Fédération

Fondée en 1954 à Marseille, la Fédération Nationale du mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur des Marins du Commerce et de la Pêche (FNMM), présidée par madame Marie-Christine HERVOUET-DION est administrée par un conseil de 15 membres.

Elle fut dès sa création destinée à récompenser la valeur professionnelle des marins et le mérite des citoyens qui se sont distingués pour le développement et le rayonnement des activités maritimes.

La Fédération regroupe 3.000 membres titulaires du Mérite maritime ou de la Médaille d'Honneur des marins, regroupés dans 21 sections réparties dans toute la France et l'Outre-mer. Elle organise un congrès annuel avec assemblée générale, des conférences, des débats. Elle publie et diffuse deux bulletins chaque année.

Pour promouvoir son action et sensibiliser au fait maritime, La Fédération s'est dotée d'un centre de documentation maritime à Marseille.

[Enfin, chaque année sont décernés le prix « Ecume de mer » et la mention spéciale « Commandant Jean LOREAU » attribués à des ouvrages de langue française qui valorisent le monde maritime.](#)

Vous êtes invités pour tous renseignements complémentaires à découvrir le site www.meritemaritime-fnmm.com.

Je tiens à remercier Pierre **BARBLEU**, président Ile de France de la FNMM pour ses explications et les documents confiés.

François DIDIERJEAN CF(r)

RAPPEL AUX ADHERENTS

e-monsite

AMICALE DE BRETAGNE ▼

Vous souhaitez accéder à l'ensemble des rubriques de votre site internet « AMICALE DE BRETAGNE », il vous suffit d'être membre de l'association, à jour de votre cotisation annuelle et de nous faire connaître votre adresse mail.

Pour les membres déjà inscrits et qui n'ont pas encore été sur le site, il est rappelé que vous devez connaître votre identifiant ainsi que le mot de passe qui vous ont été attribués.

N'hésitez pas à nous contacter pour vous rappeler vos coordonnées.

Édouard Missiessy

LE TOULONNAIS FAIT COMTE PAR NAPOLEÓN

PAR ANDRÉ PEYRÈGNE
nous@nicematin.fr

Sur le port de Toulon, il aimait voir les grands voiliers s'en aller vers les horizons lointains et rêvait d'aventures romanesques. Celles qu'il va vivre seront héroïques et commencent en 1777 lorsqu'il embarque à bord de la *Surveillante*. Il a tout juste 21 ans.

Dès son enfance, Édouard Missiessy fut attiré par la mer. À 14 ans, il devint « garde-marine » au port de Toulon, c'est-à-dire élève officier. Mais pour ce descendant de la noblesse espagnole, né à Toulon en 1756, nommé Édouard Jacques Burgues de Missiessy, le grand départ eut lieu en 1777. Ce fut à bord de la *Surveillante* à Toulon avec la flotte française commandée par le comte d'Estaing pour la guerre d'indépendance des États-Unis (1775-1783). Là-bas, sur l'Atlantique, au large des côtes américaines embrasées par les combats navals contre les Anglais, il se fit remarquer. Il se distingua en 1781 à bord de la *Surveillante*, équipée de trente canons, en combattant contre le vaisseau anglais *Ulysse* qui possédait vingt canons de plus. L'*Ulysse* fut incendié et mis en déroute. Au milieu de la canonnade et de la mer en feu, Édouard Missiessy prit des galons. Il rentra à Toulon avec le titre de lieutenant de vaisseau.

EN MISSION AUPRÈS DU DEY D'ALGER

Fort de son expérience, il rédige alors un inventaire des « Signaux des armées navales » qui deviendra une référence pour le ministère de la Marine. Un damier blanc et rouge signifie que l'ennemi arrive par l'arrière ; une croix blanche sur fond bleu que l'ennemi est en nombre supérieur ; des bandes bleues sur fond blanc que l'ennemi arrive à tribord, etc. Malgré les moyens de communication modernes, certains de ces vieux signaux maritimes ont toujours cours aujourd'hui.

En novembre 1791, Missiessy est envoyé

en mission de Toulon à Alger pour ramener à la raison le dey – chef de cette région d'Afrique du Nord – qui avait capturé trois navires français et menaçait d'enfermer le consul de France dans un but de provocation de notre pays.

Après la Révolution française – pendant laquelle, appartenant à une famille noble, il est allé se cacher en Italie – il reprend son service. Il va mettre de l'ordre aux Antilles françaises. Mais c'est surtout dans le port d'Anvers, en 1809, dans l'actuelle Belgique, qu'il va se distinguer. Napoléon cherchant à faire de ce port le centre principal des constructions navales de son empire, y a fait creuser deux bassins dont l'un peut contenir jusqu'à quarante vaisseaux de guerre.

Les Anglais se sentant mis en danger par cette présence française massive menacent d'attaquer. Pour prévenir leur assaut, Napoléon envoie Missiessy sur place. Celui-ci voit arriver en juillet 1809 au large des côtes néerlandaises pas moins de cent vingt bâtiments de guerre anglais. Avec la flotte dont il dispose, il ne peut contenir l'attaque. Les dégâts sont considérables. Des bateaux sont coulés, incendiés ; des fortifications détruites ; des installations portuaires ravagées.

Mais Missiessy arrive à organiser une défense si intelligente et héroïque qu'il parvient à protéger une partie des chantiers navals et barrer le passage du fleuve de l'Escaut par lequel les Anglais voulaient pénétrer dans les terres au départ d'Anvers. Les Anglais finissent par se retirer. Napoléon, venu constater la situation sur place, le félicite et le récompense d'un titre de comte en 1811 et d'une décoration de grand officier de



(DR)

la Légion d'honneur. En 1814, pendant l'exil de Napoléon à l'île d'Elbe, Missiessy se trouve à nouveau à Anvers face à une nouvelle attaque conjointe des Russiens et des Britanniques. Les ennemis de la France veulent en finir avec le port d'Anvers et prendre leur revanche sur l'échec anglais de 1809. Mais là encore, l'action défensive de Missiessy permet de limiter les dégâts. Cette fois-ci c'est le roi Louis XVIII qui le félicite et le nomme grand-croix de la Légion d'honneur.

IL DEVIENT PRÉFET MARITIME DE TOULON

Lorsque le 20 mars 1815 Napoléon revient de l'île d'Elbe, Missiessy devenu royaliste démissionne. Il ne réapparaîtra que lorsque Napoléon abdiquera pour la deuxième fois après la défaite de Waterloo et que Louis XVIII reviendra au pouvoir. Édouard Missiessy est alors nommé préfet maritime de Toulon. Il a retrouvé sa ville natale. C'est là qu'il finira sa carrière et qu'il mourra en 1837 à l'âge de 80 ans.

Aujourd'hui, son nom est resté attaché, à Toulon, à une partie de la base militaire où sont stationnés les sous-marins nucléaires, ainsi qu'à... un groupe d'immeubles HLM situés près du quartier Mayol.

À Paris, plus solennellement, le nom de ce vice-amiral a été gravé sur l'arc de Triomphe de la place de l'Étoile. Il figure sur le pilier ouest. Sa carrière méritait bien cela.

Le chef d'état-major de la Marine nationale veut doubler les équipages des Frégates multimissions



Avec la mise en service de nouveaux navires de combat comme les frégates multi missions (FREMM), la structure des équipages de la Marine nationale a évolué. Avec l'informatisation et l'automatisation, il était encore récemment convenu qu'il fallait s'attendre à une réduction d'environ un tiers du nombre de marins embarqués à bord des bâtiments de nouvelle génération.

Seulement, cette évolution pose un problème au niveau de la préparation opérationnelle et de la formation des équipages des FREMM étant donné que leur format est taillé au plus juste. Ce qu'a reconnu l'Amiral Christophe **Prazuck**, le chef d'état-major de la Marine nationale (CEMM), lors d'une audition au Sénat.

« La formation à terre est d'autant plus importante que les équipages des FREMM sont réduits et ne peuvent par conséquent consacrer les mêmes ressources à l'apprentissage que les équipages plus nombreux des bâtiments d'ancienne génération », a dit le CEMM.

Aussi, a admis l'Amiral **Prazuck**, « nous sommes allés trop loin dans la réduction des équipages des FREMM », dont la pyramide des âges a été bousculée. En effet, a-t-il ajouté « pour générer des experts, il faut au moins le même nombre de jeunes marins embarqués! » et « tout ne s'apprend pas sur les bancs de l'école. » Et d'ajouter : « **Il faut que les jeunes marins assurent leur apprentissage à la mer.** »

Cela étant, il n'est pas question de faire machine arrière et d'augmenter le nombre marins nécessaires à la conduite d'une Frégate multi missions (108 actuellement). « Dans mon plan stratégique, a expliqué le CEMM, je souhaite doubler les équipages de FREMM, à l'instar de ce qui est pratiqué dans les sous-marins, afin de garantir aux équipages de la prévisibilité sur leurs programmes d'activité. »

Pour rappel, chaque sous-marin compte deux équipages (bleu et rouge), lesquels sont mobilisés à tour de rôle.

Pour appuyer son propos, l'Amiral **Prazuck** a pris le cas de la FREMM Languedoc, contrainte d'appareiller de Toulon en urgence à la fin du mois d'août 2017 pour une « urgence opérationnelle ». La « mission de ce bâtiment, qui devait initialement durer une semaine, s'est prolongée un mois et demi. Le Languedoc a magnifiquement travaillé, son équipage peut être fier du travail réalisé, mais je ne peux réitérer sans cesse ce type d'exigence sans fragiliser la fidélisation des marins », a-t-il affirmé.

Reste qu'il faudra trouver un moyen pour doubler les équipages des FREMM, sachant 8 exemplaires seront en service d'ici 2025. En d'autres termes, plus de 860 marins supplémentaires seront donc nécessaires et qu'il n'est pas question d'augmenter ni les effectifs ni la masse salariale de la Marine nationale. Pour l'Amiral **Prazuck**, la solution passera donc par des « redéploiements internes. »

En outre, a-t-il aussi fait valoir, la « La qualité de maintenance des bateaux et le nombre de jours de mer y gagneront ». Quant à la préparation opérationnelle, elle sera calquée sur celle des équipages de sous-marins. Elle sera « améliorée grâce à l'emploi de simulateurs », a indiqué l'Amiral **Prazuck**.

« La Marine devrait obtenir des effectifs complémentaires à hauteur de 1.000 marins environ, dont les trois-quarts seront versés au renseignement et à la protection de nos emprises. Ces prévisions me donnent des marges de manœuvre pour lancer la réorganisation de la Marine et constituer deux équipages par FREMM. Les besoins devraient ainsi être pourvus, grâce à la LPM, jusqu'en 2025 », a encore affirmé le CEMM.

SOUVENIR



Photo 1 : (haut gauche) Sebty - Boulch - Hugues - Lossy - Prêtre - ?
(bas gauche) Guillerminet - Marzin - ? - Roger - Soccoja

BREST 1964 - 1965



Photo 2 : Fos - ? - Lossy - G.D. - Lt Escarabajal - Otaviani - ?
(bas à gauche) Gourlan - Trévien - Prêtre - Bilien - ?

BIZERTE La Pécherie 1962 - 1963

SOUVENIR

Le commandant de la gendarmerie maritime en inspection générale 06/83



Le colonel Escarabajal et le lieutenant-colonel Minvielle passent devant le front des troupes.

Le colonel Escarabajal, commandant la gendarmerie maritime, a passé hier une inspection générale à Brest. Après avoir été accueilli par le lieutenant-colonel Minvielle, commandant le groupement de gendarmerie maritime de Brest, il a procédé à des remises de décorations au cours d'une prise d'armes. En raison de conditions atmosphériques douteuses, cette cérémonie s'est déroulée dans le garage du groupement.

Le colonel Escarabajal a ensuite rendu visite au contre-amiral Per-

rier, major général, et au capitaine de vaisseau Barnaud, commandant la base opérationnelle de la force océanique stratégique. L'après-midi, il devait inspecter la compagnie de l'île Longue et celle de Brest arrondissement.

Les décorés

Médaille militaire : Adjt Chiquier (Surmar); M.D.L.C. Scouarnec (G.S.); Gend. Urvoas (G.C.); Gend. Guillermou (G.C.); Gend. Pichon (Arro).

Chevalier d'ordre national du Mérite : A.C. Tourelle (retraité).

Croix du combattant : A.C. Mouchel (Ars); Adjt Bonamy (Arro); Gend. Bolzan (Ilo); Gend. Le Ménez (Ilo); Gend. Tréhard (Ilo).

Médaille de la Défense nationale : GAM Crillon (Arro); GAM Kachelhoffer (Arro); GAM Merret (Ilo); GAM Noerhinger (Ilo).

Médaille commémorative d'Algérie : Gend. Tréhard (Ilo).

Médaille de la Jeunesse et des Sports : Gend. Bras (Ars).