

Deuxième partie

**Les gendarmes maritimes  
entre 1953 et 1970**

# Chapitre IV

## Des gendarmes comme les autres ?

Les gendarmes maritimes et les gendarmes nationaux partagent en partie le même nom, pourtant ils n'appartiennent pas à la même entité, aussi la question de leurs similitudes nous apparaît intéressante à étudier.

### A) Un travail quotidien similaire

C'est essentiellement par les Rapports d'Inspection Générale que l'on peut se faire une idée précise du travail quotidien des gendarmes maritimes. En effet, ceux-ci résument les tâches incombant au service, mais également précisent le rendement. Il ne faut pourtant pas laisser de côté la correspondance de la Légion, qui permet de trouver des cas concrets de travail des gendarmes.

#### 1. Le service et l'organisation du travail

En premier lieu, il est à noter que la Gendarmerie maritime et la Gendarmerie nationale possèdent les mêmes appellations pour leurs unités, et la même hiérarchie : une Légion avec un chef de corps possédant un Etat-major, comprenant des Groupes, qui correspondent aux trois Régions Maritimes, comprenant eux-mêmes des Compagnies ou des Sections, dans les grands ports militaires, et enfin des Brigades, dans chaque Base aéronavale, établissement hors des ports ou Quartier d'Inscription Maritime. Telle est l'organisation de la Gendarmerie maritime dans le milieu des années 1950 (46). On constate donc une similitude de noms avec la Gendarmerie nationale, et le respect de l'ordre Légion – Groupes – Compagnies – Brigades (47) bien que ces appellations n'aient pas nécessairement la même correspondance.

En second lieu, on constate effectivement une organisation du travail similaire. En effet, la majeure partie de l'activité des gendarmes maritimes est occupée par le « service », autrement dit le travail habituel, avec des horaires, normalement fixes et limités, mais qui sont très souvent dépassés, un travail qui produit beaucoup de documents écrits. Le service se compose également de permanences, de gardes, assurées jour et nuit, mais aussi de patrouilles et de rondes, auprès des administrés de la Gendarmerie maritime, qui comme nous le verrons au chapitre V ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux de la Gendarmerie nationale.

#### 2. Contrôler et réprimer les infractions

Le parallèle entre les gendarmes maritimes et les gendarmes nationaux se situe ici sur l'aspect « répressif » du métier. Ce métier est en effet un métier de police, et par conséquent consiste pour les gendarmes à veiller au bon respect de la loi par les citoyens, et à punir les contrevenants.

---

(46) Fiche Gendarmerie maritime, non datée, Correspondance arrivée 1953-1956, Dép.MN SHD Vincennes, III CC GM 21

(47) Benoît Haberbusch, Jean-Noël Luc (dir), Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours, Paris, Nouveau Monde Poche, 2016, p 427.

Les différents Rapports d'Inspection Générale comprennent pour la plupart une section nommée « Activité judiciaire » qui donne les statistiques des contraventions et du nombre de PV rédigés durant l'année. Ils nous permettent donc de constater que le travail de répression des infractions constitue la majeure partie de l'activité judiciaire, et donc de l'activité « gendarmique » des gendarmes maritimes. Prenons pour exemple le rapport d'exercice 1963-1964 (48), qui se trouve être l'un des plus représentatifs de l'activité judiciaire sur la période 1953-1970, celle-ci est essentiellement mesurée avec le « *nombre total de PV-RI (rapport d'infraction) – Fiches de contrôle établies dans l'année* », et fluctue de 30367 pièces (1958) à 41072 (1961), mais la plupart sont aux alentours de 34000 ou 35000 pièces, ainsi les 34839 pièces de l'année 1963-1964 constituent une bonne moyenne. Sur ces 34839 pièces, 12955, soit 37% sont des PV de renseignement, 20100 soit 57% sont des contraventions, 1751, soit 5% sont des constatations de délits, et 33, soit 1%, sont des constatations de crimes. On constate donc la part majeure prise par les renseignements et les contraventions « mineures », qui représentent 94% de l'activité judiciaire, les crimes et délits n'occupant que 6% de l'activité. On peut donc affirmer qu'il s'agit bien d'un travail de contrôle et de répression, qui s'effectue essentiellement dans les bases de la Marine et dans les arsenaux. Mais à ces chiffres qui témoignent de l'activité « officielle », on peut ajouter le pendant pédagogique, les gendarmes maritimes procédant probablement beaucoup à des avertissements verbaux lors de la première constatation d'une infraction mineure.

### 3. Les « affaires »

Nous entendons par le terme « d'affaires » l'activité judiciaire la plus « sensationnelle », à savoir les enquêtes sur les crimes et délits les plus graves. Comme nous l'avons vu précédemment, les crimes et délits pour l'année 1963-1964 représentent 6% des pièces de l'activité judiciaire, autrement dit une part presque « dérisoire » du travail des gendarmes maritimes. Cependant il ne faut pas perdre de vue l'importance de ces « affaires » pour l'image des gendarmes maritimes, auprès des autorités, mais également de la population. Le gendarme tout comme le policier est en effet parfois fantasmé comme un enquêteur hors-pair, résolvant toutes sortes de crimes sordides. Aussi, répondre à cette vision permet de conforter sa place et son prestige. Mais il faut également noter que ces « affaires » permettent souvent de mieux illustrer l'action d'une force de police que des statistiques de remises de pièces, l'arrestation de deux meurtriers étant une information plus « percutante » que la remise de dizaine de milliers de procès-verbaux. Les Rapports d'Inspection Générale possèdent, après les statistiques de l'activité judiciaire de l'année, une section « *Résumé des affaires importantes* », qui nous donne une vision d'ensemble du genre « d'affaires » auxquelles sont confrontés les gendarmes maritimes. Enquêtes sur des accidents de travail pour les ouvriers des arsenaux, sur des suicides ou tentatives de suicides, sur des meurtres, sur des affaires de mœurs pour les militaires de l'Armée de mer... Les affaires sont donc multiples et témoignent de la polyvalence des gendarmes maritimes.

Une des affaires qui nous semble des plus intéressantes à citer s'est déroulée en 1961 « *En octobre les brigades judiciaires de Toulon, Lorient et Paris, travaillant en étroite collaboration arrêtent (2 à Paris, 1 à Lorient) les auteurs du vol du coffre du groupement d'achats de la Caserne Castigneau, à Toulon et récupèrent une partie importante de l'argent volé* » (49).

---

(48) RIG 1964, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 25

(49) RIG 1961, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 25

La caserne Castigneau est en fait la caserne de gendarmerie maritime de Toulon, qui s'est donc fait dérober en octobre 1961 l'argent de la coopérative d'Achats de la compagnie, par 3 anciens appelés de la Marine. Il est intéressant de noter que cette affaire est également l'un des exemples où la correspondance de la Légion recoupe les rapports d'inspection générale, puisque l'on retrouve une coupure de presse du Provençal du 27 janvier 1962 traitant du jugement de l'affaire dans nos archives (50) (les malfaiteurs ont été condamnés à 5, 3 et 18 mois de prison).

## **B) Une vie de caserne**

Plutôt que de « caserne » il serait en fait plus exact de parler de « vie de brigade », la caserne étant normalement le lieu de vie des militaires seulement, elle n'implique pas nécessairement la présence de leur famille, alors que les gendarmes, et par la même les gendarmes maritimes, vivent en brigades avec leurs familles. Néanmoins, l'expression « vie de caserne » est beaucoup plus représentative.

### **1. Le logement, une préoccupation importante**

« *Ce qu'il leur faut, c'est la brigade, le mariage et un jardin* », c'est ainsi que le Général Bridoux (51) résume en 1913 les aspirations des gendarmes. Et on constate à l'étude de nos archives que les gendarmes maritimes ne font pas exception. En effet l'importance des logements apparaît à la lecture des Rapports d'Inspection Générale qui leur consacrent tous, sans exception, de grandes parties. Le logement fait en effet partie des « compensations » ou « avantages » auxquels ont droit les gendarmes, qui sont soumis à des sujétions et des astreintes opérationnelles.

De plus, comme le souligne le Capitaine de Vaisseau Dupont, commandant la Marine à Paris, en 1957 (52), le logement des gendarmes en brigade, et ainsi le fait de les regrouper au même endroit, permet d'éviter qu'ils ne soient dispersés, « *Le problème du logement des gendarmes présente un autre aspect infiniment plus grave : l'impossibilité en cas d'évènements imprévus, de disposer sur-le-champ d'une section de maintien de l'ordre* ». Le logement des gendarmes correspond donc à une réalité d'emploi, et permet donc une meilleure réactivité en cas de problèmes ou d'évènements inattendus. C'est ainsi que les années cinquante et le début des années soixante voient le lancement de véritables campagnes de construction au profit des gendarmes maritimes, car il en manque cruellement et la présence de ces logements est une condition « *'Sine qua non'* de l'utilisation normale des gendarmes et donc une impérieuse nécessité ».

Mais au-delà de leur nombre et de leur simple existence, c'est également de la qualité des logements dont il est question. En effet, si avoir un toit a son importance, la qualité de celui-ci est également à prendre en compte, car participant au bien-être du gendarme et de sa famille, et donc à son efficacité dans son travail.

---

(50) Correspondance « secret confidentiel » 1959-1962, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM que les gendarmes maritimes ne font pas exception. En effet l'i13.

(51) Arnaud-Dominique Houte, Jean-Noël Luc (dir), Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours, Paris, Nouveau Monde Poche, 2016 p.91.

(52) Inspection de la Compagnie de Gendarmerie maritime de Paris 20.09.57, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 11.

C'est ainsi que le commandant Fournier dénonce (53) en 1962 « *l'insalubrité des logements* », en évoquant l'état de ceux de la compagnie de Lorient, « *les baraques composant le casernement de la Compagnie de Lorient datant de 1945 sont dans un état de vétusté qui frôle le délabrement.* », et demandant par conséquent le relogement du personnel de cette unité, montrant ainsi l'importance du logement pour les gendarmes maritimes.

## 2. Les déboires de la vie en communauté

Puisque les gendarmes et leurs familles vivent en brigade, ils vivent donc tous ensemble, et presque « les uns sur les autres », et par conséquent, garder une véritable vie privée chez soi est parfois problématique, tout en sachant très vite lorsqu'on vit en communauté. Ainsi, à plusieurs reprises, on retrouve dans la correspondance des punitions infligées à des gendarmes qui relèvent de la gestion de leur vie privée, et notamment de leur mariage. Ainsi, le GM2° Baulard reçoit huit jours d'arrêts simples en 1954 pour le motif « *Gendarme qui tolère chez sa femme, malgré les avertissements de ses chefs, une conduite scandaleuse risquant de jeter le discrédit sur la Gendarmerie maritime* » (54), et la même année, le GM2° Serra écope de la même punition « *Gendarme qui fait preuve d'un regrettable manque d'autorité dans son ménage ; n'a pas pris toutes les précautions pour s'assurer que sa femme, coutumière du fait, ne laissait pas de dettes, en quittant la résidence* » (55).

Cette implication de la hiérarchie professionnelle, et des collègues, dans la vie privée peut donc poser problème, et ne pas être forcément bien vécu, d'autant que certains aspects parmi les plus personnels sont contrôlés, comme les futures épouses des gendarmes, des autorisations de mariage étant nécessaires, et une enquête de moralité étant réalisée à propos de la future. Les registres de correspondance nous montrent ainsi un grand nombre d'autorisations de mariages accordées, et quelques refus. Malheureusement classés secrets, les détails des enquêtes de moralités à propos des futures épouses refusées ne nous sont pas accessibles, alors qu'elles auraient permis de comprendre et de connaître les raisons du refus.

Un autre aspect qui illustre les aléas de la vie en communauté est l'autorisation nécessaire à obtenir de la hiérarchie pour avoir un animal de compagnie. C'est ainsi qu'une note (56) du 18 août 1964 du DPMM destinée au Cabinet du Chef d'Etat-major de la Marine nous apprend que les chiens domestiques des gendarmes maritimes de Toulon ont été à l'origine de plusieurs problèmes au sein de la caserne Castigneau. Les autorisations de détention ont en effet été retirées à plusieurs gendarmes, à la suite de plaintes déposées auprès de la hiérarchie par leurs voisins et collègues, les animaux en question étant à l'origine de nuisances sonores, avec les aboiements, visuelles et olfactives avec les déjections canines qui n'étaient pas toujours nettoyées par les propriétaires. Ainsi cette « affaire de chiens » à Toulon illustre bien les contraintes inhérentes à la vie en communauté au sein d'une institution militaire.

---

(53) RIG 1962, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 18.

(54) Décision du 20.12.54, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 5.

(55) Décision du 20.09.54, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 5.

(56) Sanctions infligées à des gendarmes maritimes de Toulon, 28.08.64, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 36.

## C) Des doléances identiques

Le gendarme est, dans son travail, confronté à des difficultés en lien avec son statut de militaire et d'agent de l'Etat ; or, qu'il soit national ou maritime, certaines des difficultés sont les mêmes.

### 1. Un travail jugé excessif

Les Rapports d'Inspection Générale font en effet apparaître que le temps de service est trop élevé. Il est pourtant difficile d'évaluer et de quantifier ce temps de service, selon qu'il comptabilise ou non certains éléments, comme le temps de trajet pour se rendre à son poste pour les gendarmes contraints, ou non, de loger hors base. En comptabilisant ce temps de trajet, on peut en effet atteindre des temps de service quotidien moyens extrêmement élevés. Ainsi à Paris en 1958, les logements étant insuffisants, une grande majorité du personnel doit habiter « en ville », et le temps de service atteint jusqu'à 12h (57), qui pourraient être ramenées à moins de 10h en décomptant des temps de trajet élevés en raison de la forte circulation inhérente à la région parisienne.

En 1966, une fiche au rédacteur inconnu nous apprend que la moyenne hebdomadaire de travail par homme atteint 70h (58), soit 10h quotidiennes, sans jour de repos. Cette surcharge de travail, due notamment au manque d'effectifs, est extrêmement fâcheuse, car affectant le moral et donc le rendement des personnels. Le commandant Fournier signale dans son rapport de 1962 que « *La situation sanitaire s'est particulièrement dégradée au cours de l'exercice 61/62 (...) C'est à l'excès de fatigue dû aux déficits trop importants et trop longtemps subis par les formations qu'il faut imputer cette situation* » (59). Or, cette fatigue due à la surcharge de travail peut avoir des conséquences dramatiques, comme nous l'apprenons dans le rapport de 1959 « *Le décès survenu en mars 1959 du Maître commandant la brigade IM Marseille a pu être imputé en grande partie au surmenage auquel était astreint ce gradé* » (60). Ainsi, ce n'est pas que le moral du gendarme qui est menacé, mais bien sa santé, et par la même le gendarme lui-même.

### 2. Des effectifs insuffisants

Ce manque d'effectif, dont nous avons connaissance essentiellement par les doléances exprimées dans les Rapports d'Inspection Générale, est d'ordre général, mais concerne également de manière plus précise l'encadrement. Dans une transmission (61) de 1957 du Préfet Maritime de la 2ème Région, le Vice-amiral Jourdain, adressée au Secrétaire d'Etat aux Forces Armées (Marine) et concernant la Compagnie de Gendarmerie maritime de Brest, nous pouvons voir la réalité de ces manques d'effectifs. « *J'insiste pour que le déficit, de l'ordre de 9%, soit comblé dans les moindre délais* ».

En effet, durant toute notre période, les RIG font ressortir le manque de personnel, et réclament une augmentation du plan d'armement, qui n'a pas lieu.

---

(57) RIG 1958, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 11.

(58) Missions et utilisation des gendarmes maritimes, 12.05.66, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 1.

(59) RIG 1962, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 21.

(60) RIG 1959, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 15.

(61) Transmission du 12.06.57, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 11.

Car les rapports font apparaître un effectif fluctuant entre 850 et 929 gendarmes entre 1953 et 1970. En moyenne, leur effectif réel semble se situer aux alentours de 890. Néanmoins l'évaluation de ces effectifs, et surtout ces fluctuations est rendue très difficile par les différences d'appréciations des Rapport d'Inspection Générale d'une année à l'autre. En effet, les chiffres avancés ne sont pas toujours détaillés, et on ne sait donc pas s'il s'agit de l'effectif théorique ou de l'effectif réel, si celui-ci comprend les officiers (en moyenne une vingtaine), ou s'il comprend ou non les élèves gendarmes en formation. De manière générale, le manque d'effectifs est une constante sur la période, et empêche le bon fonctionnement du service, avec toutefois une amélioration à noter au milieu des années soixante, avec le retour en métropole des gendarmes maritimes affectés outre-mer, qui permet d'assurer presque sans problème aucun les missions confiées à la Gendarmerie maritime.

Il semble cependant que si le manque d'effectifs est également une doléance qui revient beaucoup dans la Gendarmerie nationale à la même époque, l'évolution n'est sensiblement pas la même d'une gendarmerie à l'autre, les augmentations d'effectifs ayant lieu dans la nationale (qui passe de 57000 gendarmes en 1947 à 81000 en 1981) <sup>(62)</sup> étant bien plus importants proportionnellement que ceux de la Gendarmerie maritime.

### 3. Un déficit de considération ?

Le manque de considération, ou reconnaissance, est un leitmotiv qui revient souvent à propos des forces armées, et des forces de l'ordre. La gendarmerie appartenant à la fois à l'une et à l'autre ne saurait donc a priori faire exception, bien au contraire. Pourtant, concernant la Gendarmerie maritime, cette affirmation semble fautive, au moins au niveau des autorités d'emploi. En effet, parmi les nombreuses informations qu'ils nous permettent de découvrir, les Rapports d'Inspection Générale nous apprennent que les autorités, la hiérarchie, vantent assez souvent les mérites de la Gendarmerie maritime. Ainsi la majorité des rapports dispose d'une section « *lettres de félicitations* » ou « *Témoignages de satisfaction de la part d'Autorités* ». Les rédacteurs de ces témoignages sont divers, et illustrent au fond la polyvalence des gendarmes maritimes et la multiplicité de leurs missions : maires, députés, préfets, préfets maritimes, présidents d'associations, chef d'états-majors, écrivent en effet au commandant de Légion, ou aux commandant de Groupes, pour leur professionnalisme et de leur capacité. De plus, des gratifications financières sont parfois accordées aux gendarmes ayant permis la résolution de telle enquête. Ainsi, le déficit de reconnaissance, et donc de considération, ne semble pas provenir « d'en haut ».

Ce sentiment provient plus probablement des administrés des gendarmes maritimes, ces derniers ne s'estimant pas reconnus à leur juste valeur par la population, et s'estiment au contraire décriés et déconsidérés. Les rapports avec les ouvriers des arsenaux notamment semblent être assez problématiques, les gendarmes aux issues devant contrôler le respect des horaires de travail notamment, et ayant ainsi une image extrêmement négative. Cette considération est illustrée par deux incidents survenus sur la base navale de Casablanca.

---

(62) Jean-Noël Luc (dir), Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours, Paris, Nouveau Monde Poche, 2016, pp 140 et 481.

En 1958, l'ouvrier Paradis s'est en effet rendu coupable d'Outrage à Agent de la force publique pour avoir déclaré au gendarme de service à l'aubette « *Il est vrai qu'un intelligent et vous, ça fait deux.* » (63). L'ouvrier Paradis s'estimait en effet « harcelé » par le gendarme en question depuis quelques temps, et clame donc qu'il parlait de l'individu en question, et non des gendarmes maritimes en général, ce qui n'est pas l'avis du commandement. En 1959, le chef d'équipe Pellegrin fait l'objet d'un rapport pour « *Retard de 7 minutes à prendre son travail* » et « *Paroles déplacées envers un Agent du Service d'Ordre.* » (64) après avoir déclaré au gendarme qui lui indiquait que son retard serait signalé « *Pointez-moi ! Pointez-moi ! D'ailleurs mon chef de service m'a dit : ne vous occupez pas des papiers qu'ils peuvent faire. Quand ils en auront assez ils s'arrêteront tous seuls. Je ne comprends pas qu'ici où nous sommes seulement une poignée d'hommes, qu'on nous 'emmerde' ainsi* ». Ces deux incidents prouvent bien que les gendarmes maritimes sont très mal vus par les ouvriers, qui considèrent, au fond, que leur rôle est inutile.

---

(63) Rapport du 24.10.58, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 31.

(64) Rapport d'infraction n° 186 du 08.06.59, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 31.



# Chapitre V

## La spécificité des gendarmes maritimes

Si nous avons montré dans le chapitre précédent que les gendarmes maritimes sont des gendarmes comme les autres, leur nom, différent de celui des gendarmes nationaux prouve bien une certaine spécificité, mais quelle est-elle ?

### A) Des missions spécifiques

La spécificité de la Gendarmerie maritime s'exprime tout d'abord par ses missions multiples, au profit des autorités maritimes, militaires et civiles. (65)

#### 1. La surveillance des arsenaux

La surveillance des arsenaux, et de manière plus générale de tous les lieux dont la sûreté est confiée à la Marine nationale, constitue en fait la mission principale des gendarmes maritimes, et cette attribution explique en fait le développement de ce corps au XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'essor des arsenaux, comme l'a montré Richard Moles dans sa thèse (66). Cette mission consiste non seulement à assurer le service « d'aubette », à savoir à surveiller les portes et issues des arsenaux et des bases, mais également à surveiller la vie à l'intérieur de ces emprises de la Marine. Il s'agit de contrôler les marins, les ouvriers, de les empêcher de contrevenir aux règlements et aux codes, de contrôler leur tenu, que leurs papiers de permissions sont en règle pour les uns, qu'ils ont une autorisation pour embaucher plus tard pour les autres. Cette activité de surveillance est particulièrement subie par les gendarmes maritimes. Le terme de « gardiennage » se trouve en effet parfois dans la correspondance, ou dans des rapports préconisant un meilleur emploi pour les représentants de la loi. Néanmoins, les sites dont ils ont la garde étant des sites sensibles, parfois vitaux, la nécessité d'assurer leur surveillance par des Agents assermentés, en l'occurrence les gendarmes maritimes se comprend. Cette notion de points sensibles prend d'ailleurs de l'ampleur à la fin des années 1960, avec la mise en place de la dissuasion nucléaire et de la Force Océanique Stratégique (FOSt), dont les installations, hautement sensibles, sont confiées à la Gendarmerie maritime, dans la continuité de son rôle de surveillance des installations de la Marine nationale à terre.

#### 2. Le travail dans les quartiers d'Inscription Maritime

Ce travail est ce que l'on pourrait qualifier de « véritable » travail de la Gendarmerie maritime. C'est en effet dans les quartiers d'Inscription Maritime que s'exprime sa connaissance du monde marin, et en somme, sa spécificité puisque c'est essentiellement dans ce service que les gendarmes

---

(65) Fiche Gendarmerie maritime, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 21.

(66) Richard Moles, D'un empire à l'autre, la Gendarmerie maritime de 1804 à 1870- approche administrative et institutionnelle, doctorat, histoire, sous la direction de Jules Maurin, Université de Montpellier, 2009, 483 p.

appliquent la législation relative aux codes et règlements de navigation et assurent leur fonction de police des pêches. Il s'agit donc d'un travail varié, qui les fait aller sur le terrain, dans les ports civils, qui les met en relation avec les Gens de Mer, puisqu'ils sont chargés du contrôle de leur activité jusqu'en 1965, date de la disparition de l'Inscription Maritime lors de la réforme du service national.

Malgré cette disparition, les Quartiers Maritimes continuent d'exister, et gagnent même en importance au fur et à mesure du développement de la notion de Domaine Public Maritime.

Ce travail dans les Quartiers Maritimes s'avère donc riche, intéressant, mais, durant la majeure partie de notre période, attire en fait très peu les gendarmes maritimes. Il s'agit en effet de postes souvent isolés, et armés par deux, voire un seul gendarme, au grand dam des autorités qui souhaitent une augmentation du nombre de gendarmes maritimes qui y rendent les plus grands services. La correspondance de la Légion de Gendarmerie maritime voit en effet souvent revenir des demandes d'extension de postes par les Affaires Maritimes qui prouvent leur réelle volonté d'avoir plus de gendarmes par le fait qu'elles trouvent des logements pour ouvrir ces postes de gendarmes, comme par exemple à l'Inscription Maritime de Rouen en 1957 (67). L'isolement de ces postes contraint les commandants de formation à bien choisir les gendarmes qu'ils y envoient. Il faut en effet des gendarmes à la fois débrouillards, mais ayant une très grande discipline, la tentation de « tirer au flanc » augmentant lorsque l'on n'a pas de supérieur pour nous surveiller, autrement dit, d'excellents gendarmes. Or ces postes sont parfois relativement inutiles dans le sens où l'activité y est peu importante. Le dilemme se pose donc pour les officiers, de devoir « sacrifier » des gradés de valeur, dont ils ont le plus grand besoin étant donné le manque d'effectif permanent que nous avons vu précédemment, ou bien d'envoyer des éléments moyens, qui risquent d'y dépérir et de perdre presque tout sens militaire.

### **3. Le « Tour colonial »**

Ce terme de « Tour Colonial » apparaît essentiellement dans les sommaires des registres de correspondance et fait référence aux postes de gendarmes maritimes présents outre-mer. Il correspond donc à l'envoi de personnels sur les bases de la Marine nationale situées hors métropole, à savoir Casablanca, Dakar, Diégo-Suarez, Alger, Mers-El-Kébir, Oran, Bizerte et Saïgon. Si des gendarmes nationaux partent également à l'étranger durant notre période, on peut parler pour le Tour Colonial de mission spécifique à la Gendarmerie maritime pour deux raisons. La première rejoint en fait la mission principale des gendarmes maritimes que nous avons vue un peu plus haut, à savoir assurer la surveillance des établissements de la Marine nationale. En effet, les gendarmes maritimes envoyés à l'étranger sont dans des unités situées dans les bases navales, des arsenaux, ou des sites confiés à la Marine. Il s'agit donc de leur « domaine réservé ». Mais au-delà de cette mission analogue au rôle rempli en métropole, l'on peut peut-être voir ce « Tour Colonial » comme une expression de « l'esprit marin », et de la tradition de la Marine de faire voyager son personnel, de voir du pays et cela semble tout à fait ancré dans l'institution, les conditions d'ancienneté requises pour accéder à une affectation outre-mer étant rappelées dans la correspondance de la Légion. Avec la fin de l'empire colonial, le nombre de ces affectations diminue drastiquement. Au milieu des années 1960, il ne semble demeurer que les sections de Dakar, Mers-El-Kébir (probablement dissoute en 1967 lors de la cession de la base à l'Algérie) et de Diégo-Suarez (probablement dissoute en 1975

---

(67) Correspondance départ 1957, compagnie de Cherbourg, Dép. MN SHD Cherbourg, 1968-05 D3

au moment du départ de la Marine nationale de Madagascar) ; or ce déficit d'affectations outre-mer semble manquer à la Gendarmerie maritime, car représentait une manière de sortir de la routine pour les gendarmes. C'est ainsi que l'on constate dans la correspondance de 1965, les efforts du DPMM pour essayer d'obtenir la création de postes de gendarmes maritimes à Mururoa (68), au moment de la construction du Centre d'Expérimentation du Pacifique. De même, l'armement de vedettes de prévention et de sauvetage, qui débute en 1964, pourrait être interprété comme une solution de remplacement d'un « Tour Colonial » désormais réduit avec la fin des groupes d'Afrique du Nord.

## **B) Une spécialisation dans le milieu maritime**

Au-delà de leur rattachement à la Marine nationale, le nom de gendarme maritime exprime une spécialisation réelle du personnel concernant le monde de la mer, mais quelle est-elle ?

### **1. Une véritable connaissance des « gens de Mer »**

Les « Gens de Mer », que nous avons déjà évoqués précédemment, correspondent aux administrés de l'Inscription maritime, donc des gendarmes maritimes, et ce jusqu'à sa disparition en 1965. Cette expression de « gens de mer » désigne les inscrits maritimes, qui sont les pêcheurs et marins de commerce, qui, depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, ont l'obligation de se faire connaître sur des registres, et de faire connaître leur bâtiment « d'affectation », cela pour faciliter la mise sur pied de la flotte en cas de guerre. L'Inscription Maritime est par conséquent d'autant plus légitimement armée par des gendarmes maritimes qu'elle a un grand rôle à jouer en cas de mobilisation. Via les Quartiers d'Inscription Maritimes, les gendarmes maritimes sont donc en rapport permanent avec les « gens de mer », qu'ils connaissent donc. Mais surtout, les « gens de mer » connaissent aussi les gendarmes maritimes, et reconnaissent leur spécificité, la Gendarmerie maritime étant au fond, leur police.

Les résultats obtenus lors d'affaires, d'enquêtes, sur les bateaux civils, de commerce ou de pêche, et notamment la rapidité avec laquelle ces affaires et ces enquêtes sont résolues, résultats que soulignent les autorités maritimes comme nous pouvons le voir dans les RIG ainsi que nous l'avons évoqué précédemment, prouvent la valeur des gendarmes maritimes, et également leur connaissance du « milieu », reconnaissance d'où découle cette légitimité prouve la spécialisation des gendarmes maritimes dans le milieu maritime. Cette spécialisation, cette connaissance et cette adaptation au milieu marin leur est comme nous l'avons dit, reconnue par les administrateurs des Quartiers Maritimes, qui souhaitent avoir davantage de gendarmes maritimes affectés dans leurs Quartiers, car ils obtiennent de bons résultats.

### **2. Les débuts d'une spécialisation dans le milieu nautique**

Durant la première moitié de notre période, la Gendarmerie maritime parle en fait peu de spécialisation nautique. En effet, le travail du gendarme maritime s'effectue près de la mer, avec des gens qui vont sur la mer, mais lui ne semble pas y aller pour autant.

---

(68) Implantation d'un élément réduit de la Gendarmerie maritime à Mururoa, 15.09.65, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 1.37.

Pourtant, on trouve bien dans les programmes d'instructions évoqués dans les RIG des « instructions nautiques », mais aucun détail n'étant malheureusement donné, nous ne pouvons pas savoir en quoi elles consistent. Mais il n'est pas impossible qu'il s'agisse uniquement d'une instruction « physique » destinée à s'assurer que le personnel sait nager.

Il semble pourtant que la spécialisation dans le milieu nautique soit intervenue assez tôt dans notre période, puisqu'en 1958, une note express du commandant Fournier indique l'armement à venir d'une vedette du Service d'Ordre de la Gendarmerie maritime à Toulon. « *Les destinataires de la présente Note m'adresseront, par voie hiérarchique, pour le 16 juin 1958, les dossiers des gendarmes de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe confirmés, ex manœuvriers, volontaires pour commander la vedette du S.O. Toulon armée par du personnel de la Gendarmerie maritime* ». (69). Cette note nous apprend deux choses, la première, et pas des moindres, étant que l'armement d'un élément nautique a été au moins envisagé avant 1964, puisque nous n'avons pas pu trouver dans les archives de document nous prouvant le réel armement de cette vedette. Le second enseignement de cette note, est que les « commandants » de vedette recherchés sont des gendarmes maritimes de 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup> classe, donc de « jeunes » gendarmes, et que ceux-ci doivent avoir été manœuvriers. Donc, ces personnels doivent avoir reçu avant leur carrière de gendarme une instruction nautique et par conséquent, c'est par leurs aptitudes antérieures qu'ils peuvent prétendre au commandement de cette vedette. Cela nous apprend donc qu'il n'y avait pas d'instruction ou de cours visant à apprendre à naviguer aux gendarmes maritimes, ou, si ces cours existaient, que le commandement de la Légion ne les estimait pas assez bons pour confier une vedette à un gendarme les ayant suivis. Mais comme nous l'avons déjà déploré, puisque nous n'avons pas pu trouver de programme d'instruction, nous ne connaissons pas la réalité de l'instruction nautique dispensée aux gendarmes dans les années 1950.

## **C) Un corps distinct**

Si nous avons déjà évoqué les similitudes entre les gendarmes nationaux et les gendarmes maritimes, ces derniers se trouvent en réalité dans le travail, dans le service, mais la mentalité, de même que l'apparence des gendarmes maritimes, fait de leur Gendarmerie un corps distinct.

### **1. Des uniformes et des grades marins**

La Gendarmerie maritime dispose en effet de ses propres grades, qui correspondent aux grades des marins. Cette décision de différencier les grades de la maritime et de la nationale a été actée par la « défusion », puisque les tableaux d'équivalence des grades se trouvent dans le décret du 2 janvier 1953 (70). Hormis les gendarmes de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe, assimilés à des seconds maîtres, qui gardent leur appellation propre, les autres grades de sous-officiers reprennent bien la titulature et l'appellation Marine, tout en précisant cependant la qualité de gendarme à la fin. L'on a ainsi le grade de « Maître, gendarme maritime » ou « Premier maître gendarme maritime » ou encore « Maître principal, gendarme maritime ».

---

(69) Note-express 23.05.58, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 12.

(70) Annexe 3.

Il est à noter toutefois que le corps des officiers de gendarmerie maritime est un corps unique, à part, et qui ne fait absolument pas référence aux grades marins, puisqu'il s'agit d' « Officier de gendarmerie maritime » suivi du rang, « de 3<sup>ème</sup> classe », « principal » ou encore « en chef de 1<sup>ère</sup> classe ». Nous n'avons pas trouvé dans les archives de document expliquant la raison de la création de ces grades totalement différents de ceux des officiers de Marine, et qui concourent en fait à mettre à l'écart les gendarmes maritimes, mais cela étant peut-être dans le but de les installer à côté de la hiérarchie habituelle, eux qui ont autorité sur tous les grades, puisqu'étant agents de police.

Concernant les uniformes, les gendarmes maritimes sont habillés comme des marins, sous-officiers, depuis la seconde guerre mondiale. Il semble que leur uniforme ait changé durant la fusion de 1947, mais nous n'avons pas pu trouver de document le prouvant de manière sûre. En revanche, l'on sait que dès 1955 « *le personnel de la Gendarmerie maritime a été doté d'une nouvelle tenue d'une coupe identique à celle des autres personnels de la Marine (...) cette tenue, très seyante, mettra fin au cloisonnement existant précédemment, facilitant ainsi les rapports avec les autres personnels de l'Armée de Mer* »<sup>(71)</sup>, ainsi, l'uniforme marin a pour but de permettre l'intégration, presque pleine et entière, de la Gendarmerie maritime au sein de la Marine nationale, mais également de limiter les coûts de confection des effets militaires. Un problème apparaît cependant assez rapidement à cause de cet uniforme, qui est que les gendarmes maritimes ne sont pas reconnus de loin, puisque n'ayant pas d'uniforme « distinct », voire pas reconnus du tout. Dans un article de l'Essor de la Gendarmerie et de la Garde paru le 1<sup>er</sup> mars 1962 <sup>(72)</sup>, un gendarme maritime fait écho à une autre lettre de la maritime qui doit avoir été publiée dans un article précédent. Dans cette première lettre, le gendarme maritime semble s'être plaint du fait que l'uniforme de la maritime étant le même que les marins, il « *n'inspirait pas le respect* », et déplorait l'absence d'attributs gendarmiques sur la tenue, qui ne permettaient pas aux gendarmes d'être reconnus comme agents de l'autorité. Malgré ces plaintes, cela dit, l'uniforme restera marin jusque dans les années 1970.

## 2. Un recrutement et une formation spécifiques

Dans une fiche de 1954, un rédacteur inconnu précise les conditions exigées pour pouvoir devenir élève-gendarme maritime « *être marin ou ancien marin. Avoir une taille minimum de 1m66. Avoir accompli 6 mois de service en sus de la durée légale. Ne pas avoir quitté le service actif depuis plus de cinq ans. Etre susceptible de réunir 254 années de service à 55 ans d'âge.* » <sup>(73)</sup>. Le recrutement de la Gendarmerie maritime s'effectue donc uniquement auprès des marins ou anciens marins. Il y a donc une véritable volonté d'avoir un « esprit marine » dans ce corps. Cette prééminence des marins pour le recrutement est rappelée à de multiples reprises dans la correspondance, à des candidats issus de l'Armée de Terre ou plus souvent de la Gendarmerie nationale, et ce tous les ans. Pourtant le fait de répondre à ces critères est en fait une « présélection » et ne garantit pas de devenir gendarme maritime. Il faut en effet pour devenir gendarme maritime suivre une formation. Celle-ci est en fait divisée en deux parties. Tout d'abord il s'agit pour les élèves de devenir gendarme. Par conséquent, ils passent d'abord 6 mois à l'Ecole Préparatoire à la Gendarmerie (EPG) de Chaumont.

---

(71) Historique de la réorganisation de la Gendarmerie maritime depuis le 1.1.53, 07/12/1955, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 1.

(72) Extrait, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 33.

(73) Fiche, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 30.

Ce n'est qu'à l'issue de ce cours qu'ils pourront ajouter l'adjectif maritime à leur qualité de gendarme en suivant un cours de spécialisation maritime de deux mois au Centre d'Instruction de la Gendarmerie Maritime (CIGM) situé aux Arènes à Toulon (74). En plus de cette formation des nouveaux gendarmes, le CIGM dispense également les cours du Brevet Supérieur pour la Gendarmerie maritime, qui permet aux sous-officiers méritants d'accéder aux fonctions supérieures, et surtout est nécessaire pour devenir militaire de carrière, et ainsi assurer son avenir. Ainsi, hormis la formation de base des gendarmes, on constate que la Gendarmerie maritime forme elle-même son personnel, ce qui est suffisamment rare pour être remarqué. Il est tout de même à noter qu'il ressort de la correspondance et des RIG la volonté de retrouver une formation des jeunes gendarmes totalement assurée par la Gendarmerie maritime, ce qui n'arrive bien évidemment pas, la Marine ne souhaitant pas devoir supporter budgétairement cette formation, très commodément assurée par la Gendarmerie nationale.

### 3. Une fierté de corps

Pour former un corps distinct, une unité particulière, unique, différente des autres, et en premier lieu des autres gendarmes, il ne suffit pas en réalité de ne posséder que des distinctions extérieures, il faut également avoir conscience de cette différence, et donc être « psychologiquement » distinct des autres corps. Or dans le cas de la Gendarmerie maritime, si l'uniforme joue un très grand rôle, notamment de représentation, et de prestige, c'est bien la mentalité des gendarmes maritimes qui distingue le corps des autres gendarmes, et des autres composantes de la Marine nationale. En effet il y a en premier lieu chez les gendarmes maritimes le sentiment d'appartenance à une élite, comme le corps d'élite, et ces termes reviennent très souvent dans la correspondance, sous la plume des gendarmes, mais également de responsables de la Marine. On retrouve ces termes dans la lettre de départ de l'OGMC1° Vaissière, commandant la Légion de Gendarmerie maritime de 1962 à 1964 : « *J'ai en effet trouvé dans ce corps d'élite un esprit à la fois militaire et familial, un dévouement, une discipline librement consentie qui ont comblé mes aspirations* » (75). La conclusion de ses adieux permet aussi de comprendre le niveau auquel il place le corps qu'il a commandé « *Continuez à maintenir très haut le flambeau de notre arme.* ». Au-delà de ces déclarations, l'Insigne commémoratif commandé par le commandant Fournier en 1959 (76), prouve là encore la mise en avant de la particularité de la Gendarmerie maritime. Cet insigne est en effet composé d'une ancre de maritime dont la verge est en fait une grenade, symbole par excellence de la gendarmerie, et sur laquelle est inscrit le sigle « GM » pour Gendarmerie Maritime, cette ancre étant placée dans un cercle constitué de lauriers, symbole de la victoire et du triomphe. La symbolique de cet insigne est donc importante, mais ce qui s'y rattache également. Initiative privée, bien qu'elle émane du commandant de la Légion, cet insigne, commandé à 500 exemplaires, ne peut être porté sur l'uniforme. Il est par conséquent porté en tenue civile, prouvant la fierté des gendarmes maritimes pour leur unité, puisqu'ils affichent ainsi leur appartenance à ce corps. D'une certaine manière, les lettres d'opposition à la fusion écrites en 1968 ou 1969 par les officiers de Gendarmerie maritime prouvent également cette fierté de corps, par leur refus de voir ce corps intégré à une autre entité.

---

(74) RIG 1960, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 16.

(75) Ordre du jour n°8, 30.05.64, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 18.

(76) Annexe 4.

# Chapitre VI

## Les gendarmes maritimes face aux Trente glorieuses

Expression créée en 1979 par l'économiste français Jean Fourastié, les trente glorieuses désignent la période de forte croissance économique et d'amélioration des conditions de vie qu'à connue la France entre 1946 et 1975. Ainsi, notre période « tombe » en plein dans ces années de changements et de mutations profondes de la société.

### A) De nouvelles conditions de vie et de travail

Les Trente glorieuses voient une modification, une mutation de toutes les facettes de la société, les gendarmes maritimes ne sont donc pas à l'écart de ces changements profonds, et voient leur quotidien modifié.

#### 1. Un niveau de vie en progression

Comme l'expliquent Michelle Zancarini-Fournel et Christian Delacroix « de 1946 à 1966, le volume de production est multiplié par trois ou encore, pour les années 1950, le stock des équipements industriels augmente de 70% et le PNB, le revenu national, le pouvoir d'achat du salaire moyen, le volume de consommation et les exportations croissent peu ou prou de 40%... » (77), le niveau de vie des français augmente donc : or, les gendarmes maritimes et leurs familles bénéficient de ce niveau de vie qui augmente, comme tout un chacun. Dans une période de croissance sans précédent, la progression de ce niveau de vie se traduit essentiellement dans la qualité des logements des gendarmes. En effet, on constate cette amélioration des logements en étudiant les RIG et la correspondance de la Légion dans nos archives. Le « standing » des foyers est ainsi à améliorer, et cela essentiellement à travers les installations qui y sont présentes. Le Rapport d'Inspection Général de l'exercice 1956-1957 nous permet ainsi de savoir que « l'installation sanitaire (de la compagnie de Cherbourg) ne comporte que : un seul poste d'eau par famille (l'évier de la cuisine (...)) Deux WC par étage pour sept logements. » (78), or le commandant du Groupement de Gendarmerie maritime de la 1<sup>ère</sup> Région Maritime nous fait comprendre par cette constatation que cette insuffisance n'est pas générale, et que d'autres gendarmes, la majorité même, sont mieux lotis. De telles installations, datant sûrement des années 1940, étaient à l'époque tout à fait acceptables, mais ne le sont plus du fait de la progression du niveau de vie. Cette progression implique désormais des sanitaires privatifs, et un accès à l'eau courante à plus d'un poste, donc une salle de bain privative pour chaque famille. C'est donc bien une preuve que le niveau de vie des gendarmes change, partager des sanitaires sur le palier n'étant plus « acceptable ».

---

(77) Michelle Zancarini-Fournel, Christian Delacroix, *la France du temps présent (1945-2005)*, Paris, Belin 20144, p 77.

(78) RIG 1957, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 11.

## 2. Une charge de travail alourdie

« De 1945 à 1965 la population française croît de 1,2% par an et passe de 40,5 millions en 1946 à 52,6 millions en 1975 » (79). Cette augmentation de la population entraîne logiquement une augmentation de la charge de travail pour toutes les forces de l'ordre, et par conséquent pour la Gendarmerie maritime. En effet, l'augmentation générale de la population, conjuguée à la forte croissance économique, cause une augmentation de la population active. Cette hausse du nombre de travailleurs a lieu notamment dans les arsenaux, d'autant que notre période correspond à de grands chantiers navals, la Marine nationale renouvelant ses bâtiments de guerre, avec par exemple la construction des deux porte-avions de la classe Clémenceau, en construction de 1954-55 à 1960-61 mais aussi avec la construction de sous-marins, et notamment du *Redoutable* de 1963 à 1971. Cette activité accrue dans les arsenaux alourdit évidemment la charge de travail des gendarmes maritimes, dont la mission principale demeure la surveillance des installations de la Marine. Cet accroissement d'activité n'est pas comblé par des augmentations d'effectifs, qui auraient nécessité d'être conséquentes pour pallier à la surcharge de travail. Aussi, la moyenne de service quotidien des gendarmes maritimes entre 1953 et 1970 se situe aux alentours de 8h45, moyenne élevée comme nous l'avons vu précédemment. Cette surcharge de travail a les conséquences que nous avons déjà étudiées, entraînant un surmenage et une baisse de moral sensible du personnel de la Gendarmerie maritime, qui en l'absence de nouveau plan d'armement prenant en considération les charges de plus en plus lourde, ne peut réellement envisager son avenir avec un regard optimiste.

Pourtant si les RIG tout comme la correspondance montrent les demandes incessantes des commandants de Légion successifs pour accroître les effectifs, les mêmes documents nous montrent des autorités utilisatrices satisfaites, et même pleinement satisfaites, du travail accompli par les gendarmes maritimes. Aussi, on constate le professionnalisme de ce corps, et la qualité des gendarmes, qui malgré les difficultés parviennent à remplir les missions qui leur sont confiées.

## 3. Des jeunes gendarmes de moindre valeur ?

Conjoncture d'une époque qui voit les changements et même les bouleversements se succéder, ou simple aléa ? Du retour à l'autonomie au début des années 1960, les commandants de Groupes, de Compagnies, et le Commandant de Légion lui-même – qui demeure l'OGMC1° Fournier, commandant la Gendarmerie maritime de 1953 à 1962 – relèvent dans leurs rapports annuels la faible valeur des nouvelles recrues. En 1957, l'OGM1° Rivoallan, commandant le Groupe 1<sup>ère</sup> Région, note que « *le recrutement n'est pas brillant* » (80). En 1959, le commandant Fournier relève « *l'insuffisance des nouveaux gendarmes en orthographe* » (81), et en 1960 il signale que « *les commandants de formation continuent à se plaindre du niveau d'instruction générale insuffisant de la plupart des gendarmes recrutés depuis 1953.* » (82).

Il semble donc que les recrues de la « nouvelle génération » soient moins bonnes que les anciennes. Néanmoins, à partir de 1962, le commandant de Légion relève que le niveau des nouveaux gendarmes est satisfaisant.

---

(79) Michelle Zancarini-Fournel, Christian Delacroix, *ibid*, p.79.

(80) RIG 1957, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 11.

(81) RIG 1959, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 15.

(82) RIG 1960, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 16.



Il semble donc que le niveau moindre des nouveaux arrivants de 1953 au début des années 1960 ne soit pas à mettre sur le compte de la « déliquescence » de la société, mais bien sur la sélection des candidats, qui parallèlement se renforce. Les RIG de 1957 à 1959 nous apprennent d'ailleurs que le recrutement pose problème, le nombre de candidats étant assez faible, on peut y voir une conséquence normale pour un corps assez faible en effectifs en comparaison de la Gendarmerie nationale qui doit être bien plus attrayante, et visible, pour les jeunes gens attirés par le métier de gendarme. Aussi l'accent est mis sur la mise en avant des avantages présentés par le statut de gendarme maritime auprès des marins : stabilité d'emploi, possibilités d'évolutions, candidatures possibles du grade de matelot au grade de second-maitre, logement gratuit, indemnités et primes. Il semble en réalité que la Gendarmerie maritime se soit, jusqu'au début des années 1960, assez peu préoccupée du recrutement, et surtout de se « vendre » pour attirer les meilleurs éléments à elle.

## **B) Les nouvelles technologies**

Peut-on parler de nouvelles technologies à propos de l'automobile et du téléphone sur notre période ? Cela serait quelque peu abusif, mais ces technologies connaissent leur véritable démocratisation durant les Trente glorieuses.

### **1. La démocratisation de l'automobile**

Si comme nous l'avons vu précédemment, le parc automobile de la Gendarmerie maritime se renouvelle entre 1953 et 1970, de nouveaux matériels entrant en service, ce n'est pas le propos ici. La Gendarmerie, même maritime, est largement motorisée avant notre période. En fait, la démocratisation de l'automobile a des conséquences inattendues sur le travail des gendarmes maritimes. En effet, comme nous l'avons évoqué dans le chapitre V, la garde des arsenaux occupe une large partie des effectifs de la Gendarmerie maritime. Or, ces arsenaux ont été développés essentiellement durant le XIX<sup>e</sup> siècle et par conséquent, leurs issues n'ont pas été conçues pour l'automobile, et ne sont donc pas adaptées au contrôle des voitures et autres véhicules motorisés toujours plus nombreux par les gendarmes présents aux portes. Comme nous l'apprend le commandant Nèrière dans le Rapport d'Inspection Générale de 1968 « *Les effectifs des grands ports, trop souvent grignotés par le gardiennage des portes secondaires dont l'ouverture a été concédée sous la pression de syndicats ou d'intérêts particuliers, sont insuffisants faute d'une infrastructure convenable des issues pour faire face aux problèmes nés de la motorisation croissante des personnels civils et militaires, et des exigences de sûreté découlant du développement de la FNS* » (83), la garde des issues des installations de la Marine devient problématique. Ce problème ne peut être résolu, comme bien d'autres, que par une augmentation des effectifs, le seul autre choix possible étant un assouplissement des contrôles de véhicules, pour éviter des embouteillages aux heures d'embauchage et de débauchage des arsenaux. Or, cet assouplissement est impossible en raison des consignes reçues de renforcer ces contrôles, notamment avec le développement de la Force Nucléaire Stratégique.

Une autre conséquence de la démocratisation de l'automobile est la hausse des accidents de la route constatés par les gendarmes.

---

(83) RIG 1968, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 34.

Cette augmentation est générale sur la période, et les accidents parfois mortels, créent là encore une surcharge de travail pour les gendarmes maritimes.

## 2. Les liaisons téléphoniques : une Gendarmerie maritime en retard ?

De même que l'automobile, le téléphone se démocratise également largement durant les Trente glorieuses. Devenant un « objet à avoir », il pose problème tout d'abord dans les logements de la Gendarmerie maritime, souvent anciens, où des prises téléphoniques n'ont pas été prévues. Le RIG de 1952 à Toulon évoque ce problème « *Il serait convenable que chaque logement privé de gendarme ait une prise téléphonique : et un des gendarmes, de garde chez lui brancherait chaque soir un téléphone sur cette prise* » (84). Ainsi, il ne s'agit pas d'un confort superflu pour le gendarme et sa famille, mais bien d'une nécessité professionnelle, puisqu'il est extrêmement malaisé de prévenir un gendarme en cas d'alerte, et de rassembler l'effectif si le besoin s'en fait sentir : « *Quand des nécessités urgentes conduisent à mobiliser tout le personnel présent à la caserne, il n'est pas d'autre solution actuellement que d'envoyer un gendarme planton courir les couloirs et frapper à toutes les portes des logements privés.* ». Or, en brigade, il s'agit « seulement » d'une perte de temps pour rassembler le personnel, mais l'on peut penser également au personnel gendarme logé « en ville », notamment par manque de logements à la caserne, dont le rassemblement rapide en cas d'urgence est quasiment impossible.

Mais le cas le plus représentatif du retard de la Gendarmerie maritime en matière d'équipement téléphonique est celui du gendarme affecté au Poste d'Inscription Maritime de Dieppe. Dans la correspondance départ (85) du Groupe 1<sup>ère</sup> Région de 1957, on retrouve en effet des récépissés de notes qu'il a envoyé à l'Etat-major. Il prévient tout d'abord sa hiérarchie qu'il n'est désormais plus joignable par téléphone, le voisin avec lequel il avait un arrangement ayant déménagé. Fort heureusement, il parvient à s'entendre avec le nouveau locataire et peut donc de nouveau être contacté rapidement. Ces documents ne précisent pas si ces numéros permettent de joindre le gendarme à son domicile, ou s'il s'agit de son local de service, les deux éventualités étant possibles.

Ces deux exemples de l'automobile et du téléphone illustrent donc une certaine difficulté de la Gendarmerie maritime à se moderniser.

## C) L'essor du tourisme balnéaire

« 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 » (86) témoigne dans son Rapport d'Inspection Générale de 1965 le commandant Gondran. En effet, le tourisme connaît une hausse fulgurante durant les Trente glorieuses, les français étant près de 50% (87) à partir durant la saison estivale, et la côte est l'un des lieux les plus prisés.

---

(84) RIG III<sup>ème</sup> Région 1953, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 2.

(85) Récépissés de communication 1957, Dép. MN SHD Cherbourg, 1968-05 D3.

(86) RIG 1965, Dép. MN SHD Vincennes, 3BB3/RIG 27.

(87) Michelle Zancarini-Fournel, Christian Delacroix, *ibid*, p.148.

Aussi, comment réagit la Gendarmerie maritime à la nécessaire mise en place d'une surveillance de ce tourisme ?

## 1. Une surveillance dévolue à la Gendarmerie maritime ?

Dans une lettre (88) du 02 mai 1961 adressée au commandant Fournier, le DPMM, le Vice-Amiral Deroo réagit à une communication antérieure de celui-ci s'inquiétant de la place de plus en plus importante prise par la Gendarmerie nationale dans la prévention et le sauvetage en mer durant l'été. Le DPMM balaie en fait ses inquiétudes, lui expliquant qu'il ne s'agit pas d'une ingérence de la Gendarmerie nationale dans le domaine de la Gendarmerie maritime, puisque cette dernière, si elle a bien des attributions de police du domaine maritime, n'en a en revanche aucune concernant la prévention et l'assistance ; il s'agit bien plus d'une action répressive visant au respect des codes de navigation et de pêche. La surveillance des estivants n'apparaît donc pas comme dévolue à la Gendarmerie maritime pour le commandement de la Marine. En fait, si ce rôle est revendiqué en 1961, il ne l'a pas toujours été. En effet, en 1955, le commandant Fournier (89) expliquait au commandant du Groupe Ilème Région qu'il ne voyait absolument pas l'utilité d'affecter des gendarmes maritimes supplémentaires dans les Postes d'Inscription Maritime pour participer à la Police de la navigation durant l'été. Il expose ainsi qu'un renfort ponctuel pourrait être envisagé, mais certainement pas la mise en place d'un dispositif permanent. Ce changement d'avis du commandant Fournier semble donc avoir été motivé par l'arrivée des Gendarmes nationaux sur la mer. Or il ne s'agit pas nécessairement d'une réaction de « guerre de clochers ». En effet, le commandant Fournier peut avoir estimé qu'il ne s'agissait pas d'une mission à remplir par la Gendarmerie maritime en 1955, et ce à cause d'un manque d'effectif, sans pour autant renier la possibilité qu'elle s'en charge plus tard lorsqu'elle aurait les effectifs nécessaires. C'est ainsi qu'en 1964, année qui marque le premier armement estival de vedettes de prévention par la Gendarmerie maritime, l'OGMC1° Gondran conclut ses vœux au personnel par « *1964 aura vu les premiers armements de vedettes de surveillance du littoral par des gendarmes maritimes. J'espère et je souhaite que 1965 et les années suivantes verront l'accentuation de cette spécialisation maritime et l'octroi à la Gendarmerie maritime de la place qui lui revient dans la surveillance des côtes* » (90). La mention « la place qui lui revient » prouve bien que les gendarmes maritimes estiment que la surveillance des côtes, et par extension la surveillance du tourisme balnéaire, leur revient, comme tout ce qui touche au domaine maritime.

## 2. La surveillance nautique comme affirmation de la spécialisation maritime du corps

Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, la Gendarmerie maritime arme des vedettes de prévention et de surveillance à partir de l'été 1964

Les gendarmes maritimes constituent l'équipage de ces vedettes, avec des marins des Ports, qui sont mises à leur disposition par les Hospitaliers-Sauveteurs Bretons.

---

(88) Sécurité et police des lieux de baignade et d'activités nautiques, 02.05.61, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 23.

(89) Correspondance départ Légion 1955, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 6.

(90) Communication du 14.12.64, en 1961, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 18.

En 1967, cette société fusionne avec la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, donnant naissance à la Société Nationale de Sauvetage en Mer. La collaboration avec la SNSM se poursuit au moins jusqu'à la fin de notre période. Cet armement estival est un franc succès dès sa mise en place, les autorités maritimes (91) reconnaissant sa qualité, et le président des HSB louant l'action et le professionnalisme des gendarmes maritimes (92). Cette dernière opération a en effet été bien préparée en amont, des échanges épistolaires ayant lieu entre l'Etat-major Légion et les Hospitaliers-Sauveteurs Bretons dès l'automne 1963, et se poursuit en 1964 comme nous le montrent les registres de correspondance (93). Des gendarmes maritimes suivent ainsi des stages pour devenir plongeurs de bord, le matériel nécessaire pour chaque vedette est prévu dès le mois de mars, et soumis à vérification. De plus, les gendarmes affectés à ces vedettes sont logés, et leurs familles ont la possibilité de les rejoindre et d'être logées avec eux. Tout est donc prévu et pensé, pour que l'opération se déroule au mieux, expliquant son succès.

Tant de préparation pour l'armement de quatorze vedettes nous prouve néanmoins que ce rôle de surveillance nautique était en fait la seule issue pour la Gendarmerie maritime pour affirmer sa présence dans le domaine maritime, et surtout de se « maritimer » aux yeux du public, et de l'extérieur en général. Si elle était bien maritime du point de vue sémantique, elle le devient réellement à l'été 1964, en participant à la surveillance et à la prévention en mer auprès des estivants.

---

(91) Lettre de félicitations à la Gendarmerie maritime, 22. 10.64, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 18.

(92) Lettre du Président général des HSB, 13.10.64, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 18.

(93) Correspondance départ 1964, Dép. MN SHD Vincennes, III CC GM 18 et III CC GM 36.