

Constituer les états-majors, de 1626 à nos jours

La formation initiale des officiers de carrière de recrutement externe

1. Les gardes de la Marine.

Nous commençons notre exploration du recrutement des officiers de vaisseau lorsqu'en 1626 Richelieu créa une structure d'enseignement destinée à former des gentilshommes à la navigation ; la France disposait alors de 40 vaisseaux, armés par 80 capitaines, 40 capitaines en premier et 40 capitaines en second¹. L'année suivante, il fonda les gardes du Grand-Maître – ce Grand-Maître n'était autre que le Cardinal lui-même, qui avait supprimé et remplacé l'Amiral de France. Ils n'étaient au début que 16², puis de 46 à 93 jusqu'en 1670³, lorsqu'ils furent remplacés par l'institution des gardes de l'Amiral, retour de ce grand personnage qui était la plus haute personnalité de la Marine bien que lui-même étranger aux choses de la mer ; il détenait cette charge accordée par le Roi.

L'objectif restait de préparer les jeunes nobles au métier d'officier de vaisseau ; ils étaient désormais 278 ; 35 devinrent enseignes l'année suivante⁴. Mais dès 1672 cette compagnie de gardes de l'Amiral, répartis entre Toulon et Rochefort, dut être dissoute du fait de l'indiscipline chronique de ces jeunes de bonne famille ; le rendement de la nouvelle organisation s'avérait en effet assez faible. De fait, le recrutement des jeunes officiers ne concerna plus jusqu'en 1683 que les anciens gardes du Grand-Maître. De 1672 à 1686, seuls 297 nobles anciens gardes devinrent officiers, ce qui était peu et conduisit à l'emploi d'officiers issus de la bourgeoisie ayant progressé à la mer depuis le grade de matelot ; cet emploi s'inscrivait dans le cadre de commissions temporaires⁵.

Le 6 septembre 1686, Seignelay rétablit des compagnies de gardes, cette fois de gardes de la Marine, une dans chaque port de Brest, Rochefort et Toulon⁶ et l'ordonnance de 1689 donna au cursus de formation la rigueur nécessaire.

A partir de 1716, les gardes du Pavillon Amiral constituèrent la fine fleur de ces jeunes gens nobles se destinant à terme au commandement des vaisseaux. Mais la Régence, de 1715 à 1723, ne fut guère favorable à la Marine. Le nombre d'officiers diminua au cours de la période ; en 1723, compte tenu du faible nombre de ses vaisseaux, celle-ci ne comptait que 727 officiers mais tout de même 366 gardes de la Marine et 70 gardes du Pavillon Amiral⁷, chiffres importants au regard des besoins. Cependant, la guerre de Succession d'Autriche puis la guerre de Sept Ans contre l'Angleterre allait revigorer la Marine, bien que ce dernier conflit se terminât mal pour elle, en particulier sur le plan budgétaire.

Cependant, l'ordonnance de 1689 resta en vigueur pour les gardes jusqu'en 1764. Celle de cette année-là, poussée par Choiseul, mit à jour la formation de ces jeunes gens en prenant en compte la technique et la tactique du moment, alors que les guerres avaient conduit au relâchement de certaines règles. En particulier fut rétablie pleinement celle de l'âge d'admission aux gardes, entre 16 et 20 ans, et l'obligation d'une année d'instruction, désormais plus poussée, avant tout embarquement⁸. Les gardes



Garde de la Marine en 1683
(dessin de Michel Pétard)

¹ Vergé-Franceschi Michel, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Éditions du CNRS, 1991, p. 65.

² De Crisenoy, « Les écoles navales et les officiers de vaisseau depuis Richelieu jusqu'à nos jours », *Revue maritime et coloniale*, tome dixième, Librairie de Challamel aîné, 1864, p. 762.

³ Vergé-Franceschi Michel, *La marine française au XVIII^e siècle*, Les Espaces maritimes, SEDES, 1996, p. 353.

⁴ De Crisenoy, *ibid*, p. 764. En 1668 avait également été créée une compagnie des gardes de l'étendard à Marseille pour alimenter en officiers le corps des galères.

⁵ *Ibid*, p. 765.

⁶ Vergé-Franceschi Michel, *La marine française au XVIII^e siècle*, *ibid*, pp. 198 et 199. D'autres sources évoquent une création le 18 octobre 1683.

⁷ Vergé-Franceschi Michel, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, *ibid*, pp. 197 à 200.

⁸ De Crisenoy, *ibid*, p. 780.

du Pavillon, élite de l'élite, étaient conservés ; il leur était accordé le privilège d'assurer à la mer de jour la faction à la porte de l'Amiral ou de l'officier général commandant l'escadre.



Garde de la Marine en 1715
(dessin de Vassé)



Garde du pavillon Amiral en 1715
(dessin de Vassé)

Parallèlement à ces dispositions concernant les futurs officiers de vaisseau « de carrière », certains officiers auxiliaires pouvaient être admis dans ce Grand Corps après s'être distingués⁹, sorte d'activation d'officiers sous contrat avant l'heure.

Les gardes de la marine étaient 320 en 1771, pour alimenter un corps comprenant 800 officiers de vaisseau. C'était trop, car certains gardes restaient dans cette condition pendant près de 12 années.

2. Une première école royale de marine.

L'ordonnance du 29 août 1773 remédia au surplus de gardes en en diminuant le nombre et en augmentant celui des enseignes de vaisseau. Surtout, ce texte établit une école royale de marine au Havre, première école navale accueillant 80 jeunes gens de plus de 14 ans et alliant formation théorique à terre et formation pratique lors de corvettes armées à cette fin au cours des mois d'été. Cependant, chose étrange, les officiers de vaisseau qui y étaient formés étaient destinés à l'encadrement des 8 régiments du corps royal de la Marine, nouveau nom du corps royal d'artillerie¹⁰. L'année suivante, une école de même type devait ouvrir dans chaque port, ce qui supprimait de fait les gardes de la marine, bien que ces écoles dussent former plutôt des officiers de port que des officiers de vaisseau, mais la mort du Louis XV amena Sartine à la tête du département de la Marine qui rétablit les gardes le 2 mars 1775 en supprimant l'école du Havre.

Ces élèves se destinant au métier d'officier de vaisseau furent dès lors répartis en trois compagnies de 50 gardes de la marine, auxquels s'ajoutaient des aspirants gardes de 14 à 18 ans dans une sorte de cours préparatoire théorique à l'admission au statut de garde, et une compagnie de gardes du pavillon. Ces compagnies comprenaient deux classes de gardes ; les plus anciens ayant satisfait aux examens sur la théorie recevaient une instruction pratique, avec notamment des sorties en mer sur de petits bâtiments à trois mâts spécifiquement armés (corvettes), puis sur les bâtiments de la flotte¹¹.



Garde de la Marine en 1764
(dessin de Michel Pétard)

Les gardes restaient exclusivement issus de l'aristocratie. Cependant, s'ils étaient bien formés, montrant au cours de la Guerre d'Indépendance américaine leur valeur individuelle, les officiers de vaisseau, et en particulier les capitaines, se signalèrent souvent par une indiscipline chronique, par une indépendance d'esprit qui par, complexe de supériorité et esprit de caste, les conduisaient à fréquemment mettre en

⁹ Voir *infra*.

¹⁰ De Crisenoy, « Les écoles navales et les officiers de vaisseau depuis Richelieu jusqu'à nos jours », *Revue maritime et coloniale*, tome dixième, Librairie de Challamel aîné, 1864, pp. 784 à 786.

¹¹ De Crisenoy, « Les écoles navales et les officiers de vaisseau depuis Richelieu jusqu'à nos jours », *Revue maritime et coloniale*, tome onzième, Librairie de Challamel aîné, 1864, p. 90.

doute la pertinence des ordres reçu au sein des escadres pendant les combats. Et la constitution des gardes semblait y être pour quelque chose. Un témoin du temps indique ainsi que *L'esprit d'indépendance, de contrariété, d'égoïsme, qui semble distinguer depuis longtemps les différentes classes du corps de la Marine, qui est si opposé au bien du service du Roi, et qui a malheureusement résisté à tous les moyens imaginés pour y substituer l'amour du devoir; c'est-à-dire de la subordination, de la discipline, de la conciliation, de la vraie gloire, prend certainement naissance dans les compagnies des gardes de la marine et du Pavillon : ils le perpétuent en le portant avec eux dans tous les grades. L'expérience journalière et la voix publique annoncent assez clairement que ce désordre subsistera tant qu'on n'aura pas le courage d'en attaquer la source connue, et de la tarir pour toujours.*

À la fin de la guerre, en 1783, le corps des officiers de vaisseau comprenait 100 capitaines de vaisseau, 100 majors de vaisseau – les futurs capitaines de frégate – 680 lieutenants de vaisseau et 840 sous-lieutenants de vaisseau, soit 1750 officiers de vaisseau en comptant les chefs d'escadre et les lieutenants généraux. Parmi les sous-lieutenants de vaisseau existaient d'anciens volontaires, jeunes gens non nobles souhaitant servir durablement comme officiers, mais aussi des capitaines du commerce, voire des premiers maîtres pilotes, inscrits maritimes levés pour servir le Roi ; une action d'éclat pouvait leur permettre d'accéder au grade de lieutenant de vaisseau, véritable accès au Grand Corps qui dès lors n'était plus composé exclusivement d'aristocrates¹².

3. Des collèges à Vannes et Alès pour se préparer au métier ; une instruction en escadre.

Le 1^{er} janvier 1786¹³ furent supprimées les compagnies des gardes de la marine. Pour autant, l'Amiral, toujours détenteur d'une charge et ne naviguant que très rarement, conserva un noyau d'état-major ; lorsqu'il était au port, 60 élèves de la marine étaient choisis pour monter la garde chez lui.

Le système de formation des gardes de la marine étant abandonné, il était nécessaire de réglementer l'instruction et l'avancement des jeunes gens, exclusivement nobles initialement, destinés à entrer dans la marine de Sa Majesté. Ainsi, ceux qui se destinaient à devenir officiers devaient passer avec succès un examen maritime au plus tard à l'âge de 15 ans, ce qui permettait de devenir élève de 3^e classe. Pour préparer cet examen, une formation initiale dans des collèges, non loin des ports en principe, était possible, mais elle était réservée préférentiellement aux « *fils et neveux de nom* » des officiers généraux de la marine et des capitaines de vaisseau morts ou grièvement blessé au service du Roi, qui pouvaient y être admis entre 11 et 13 ans. La Marine ouvrit à cet effet deux collèges, l'un à Vannes, l'autre à Alès (Alais, à l'époque), sorte d'écoles préparatoires mais pas d'écoles navales comme l'était celle du Havre. Les jeunes gens réussissant le concours étaient ensuite incorporés comme élèves au sein des neuf escadres.

Une corvette-école dans chacun des ports de Brest, Rochefort et Toulon y assurait l'instruction minimale avant embarquement sur les vaisseaux, les élèves y étant employés comme matelots, puis le complément de formation. Sur cette corvette, ils étaient pris en charge par le maître d'équipage (maître manoeuvrier), le maître-pilote et le maître-canonnier. Après quatre mois à bord et une vérification de leurs connaissances, les élèves embarquaient sur un bâtiment de l'escadre dont ils dépendaient pour la poursuite de leur formation. Chaque étape était sanctionnée par un examen ; la réussite permettait à l'élève de monter en classe¹⁴.



Élève de marine de la 9^e escadre en grand uniforme en 1786
(dessin de Goichon)

¹² De Crisenoy, *ibid*, pp. 92 à 96.

¹³ À partir de cette ordonnance, sauf mention particulière, tous les textes cités ont été consultés, soit dans les recueils des ordonnances de 1786, dans les Recueils de lois relatives à la Marine et aux Colonies, dans les Annales maritimes et coloniales, dans les Bulletins officiels de la Marine, soit encore dans le Journal officiel de la République française.

¹⁴ De Crisenoy, *ibid*, pp. 97 à 99.

Après 1789, la Marine allait montrer qu'elle souhaitait ouvrir son corps d'officiers à de jeunes roturiers méritants, du moins c'est ainsi qu'en 1790 le ministre La Luzerne interpréta le règlement du 29 juin 1788 ; il attribuait en partie les troubles que connaissait alors la Marine à l'échec de la diversification du recrutement des officiers. En effet, ce règlement traitant de l'admission des élèves de la Marine avait particulièrement insisté sur le niveau requis des candidats en mathématiques et avait précisé que « *les places d'élèves seront données au concours à ceux qui auront le mieux répondu aux examens, sans aucune distinction entre les jeunes gens élevés dans les collèges et les sujets externes.* » Rien n'indiquait donc le caractère impératif de l'appartenance à l'aristocratie.

4. Des écoles d'hydrographie.

La Révolution, après avoir fait passer cette appartenance au second plan, adopta un système où naturellement il valait mieux ne pas être noble mais où, sur le papier, la compétence primait.

Les élèves et volontaires des trois classes disparurent. Après une préparation, les jeunes gens entre 15 et 20 ans pouvaient se présenter au concours permettant de devenir aspirants, instruits directement dans les forces pendant 3 années. Car parallèlement, les collèges de marine de Vannes et d'Alès, jugés trop élitistes, furent supprimés par le décret sanctionné par le Roi le 15 mai 1791, qui refondait le corps des officiers de vaisseau et sa hiérarchie et prévit, en remplacement des collèges, l'existence d'écoles gratuites d'hydrographie et de mathématiques dans les principaux ports.

Le concours pour devenir enseigne entretenu – c'est-à-dire de carrière – fut ouvert aux marins qui avaient au moins 4 ans de navigation sur les bâtiments de l'État ou sur ceux du commerce. Les aspirants devaient compléter leur navigation au commerce après leurs 3 ans sur les navires de l'État avant de pouvoir passer le concours d'officier.

L'Assemblée nationale compléta le nouveau dispositif en définissant les modalités de l'instruction maritime dans un texte sanctionné par le Roi le 10 août 1791. Pour remplacer les collèges supprimés, les écoles gratuites et publiques de mathématiques et d'hydrographie prévues le 29 avril 1791 furent installées à Toulon, Marseille, Sète, Bayonne, Bordeaux, Rochefort, Nantes, Lorient, Brest, Saint-Malo, Le Havre et Dunkerque ; d'autres de moindre niveau d'études le furent dans vingt-deux ports secondaires. C'est dans les premières écoles que devaient se tenir successivement les concours d'accès au grade d'aspirant de marine et d'enseigne non entretenu, et dans les seuls ports de Brest, Toulon et Rochefort qu'étaient organisés les concours pour le grade d'enseigne de vaisseau entretenu. L'inscription à ce dernier concours n'était autorisée qu'après le passage d'un examen portant sur le gréement, la manœuvre, le canonnage et les évolutions navales, tandis que le classement final et l'admission en fonction des besoins étaient établis sur la base d'épreuves d'arithmétique, de géométrie, d'algèbre, de mécanique des fluides et des solides et de théorie et de pratique de la navigation.

Le décret du 29 avril 1791 marquait la volonté de permettre à tous, en fonction de ses dispositions propres, d'accéder aux métiers de la mer, au-delà des exigences de la seule marine militaire, et de sanctionner les compétences par des diplômes. Compte tenu des besoins de la Marine et de la fuite des officiers émigrés, il fallut encore adapter les règles : pour faciliter les promotions au premier grade d'officier, le décret du 14 octobre suivant prévit la possibilité pour un aspirant de plus de 4 ans de navigation de prendre les fonctions d'enseigne en cours de campagne, même si pour confirmer son grade il devait passer un examen au retour de campagne.

La Marine étant toujours en quête d'effectifs, un décret du 6 mai 1792, considérant que le décret du 15 mai 1791 était allé trop loin en excluant de l'institution les officiers ayant quitté le service avant d'entrer dans le service des classes et certains sous-lieutenants de vaisseau, du fait de la suppression de ce grade, permit à ces officiers, s'ils le souhaitaient, de réintégrer le corps en concourant avec leurs homologues. Les anciens sous-lieutenants de vaisseau pouvaient devenir lieutenants de vaisseau ou enseignes de vaisseau entretenus.

Pour autant, en dépit des efforts de la République, proclamée le 21 septembre 1792, la situation des effectifs en officiers se dégradait encore. Elle était déjà catastrophique : au 15 mars 1792, il manquait 259 officiers de vaisseau à Brest, en absence illégale¹⁵. À la fin de l'année, plus de 900 officiers sur

¹⁵ Charles Rouvier, *Histoire des marins français sous la République (de 1789 à 1803)*, Arthus Bertrand, 1868, p. 15.

1 300 étaient partis d'après Michel Vergé Franceschi¹⁶, le renversement du Roi ayant accéléré les départs au 2^e semestre 1792. Selon Michèle Battesti¹⁷, au bilan, l'émigration massive fit perdre en dix ans au Grand Corps 1 200 officiers sur les 1657 qu'il comptait en 1789.

5. Des écoles pour les aspirants de marine.

En 1795, alors que les besoins en officiers restaient insatisfaits, la Convention réorganisa la formation des jeunes gens qui se destinaient à faire carrière dans la Marine. On revenait à des dispositions plus sages. Le 30 vendémiaire an IV (22 octobre), par un décret qui traitait de l'intégralité des écoles de services publics, des écoles pour les aspirants de marine furent établies dans les ports de Brest, Toulon et Rochefort. L'accès au grade d'aspirant était obtenu par concours. Comme avant 1791, dans chacun des trois ports une corvette devait servir exclusivement à l'instruction des futurs officiers de vaisseau. Après six mois d'embarquement, les aspirants recevaient une formation dans les différents ateliers du port, avant d'embarquer sur une corvette ou une frégate pour une campagne d'un an. Ce n'est qu'à l'issue de ce cursus suivi avec succès que les aspirants devenaient enseignes. Mais c'était presque devenir officier de marine par la petite porte et la loi du 2 brumaire an IV (24 octobre 1795) prévit la possibilité pour les capitaines au long cours de devenir enseigne, lieutenant de vaisseau, capitaine de frégate, voire directement capitaine de vaisseau¹⁸. Mais, en dépit d'une éventuelle fougue, un bon officier du commerce ne faisait pas automatiquement un bon officier de vaisseau au sein d'une escadre ; la Marine de la République l'apprendrait à ses dépens.

1800 vit une nouvelle réorganisation du corps des officiers de marine (arrêté du 29 thermidor an VII, 17 août). L'effectif théorique du corps des entretenus était alors de 1354 officiers, sans compter les jeunes en formation, mais la Marine rencontrait des difficultés à l'atteindre et le rappel à l'activité d'officiers émigrés préalablement amnistiés n'eut que peu d'impact.

6. Les Écoles spéciales de marine.

Surtout la Marine de la République puis de l'Empire manquait d'une vraie école pour former les jeunes gens désireux d'embrasser la carrière de marin. Il n'y fut remédié qu'en 1810 ; le ministre avait bien songé à recréer des gardes de la marine en 1805¹⁹, statut complétant celui des aspirants. Dans ce système, le garde de la marine aurait été destiné à devenir officier de marine entretenu, l'aspirant n'étant qu'un futur officier auxiliaire, à ce titre n'existant qu'en période de guerre. Mais ce projet n'alla pas à son terme.



Élève de marine, aspirant de 1^{re} classe et aspirant de 2^e classe en 1810

Le 27 septembre 1810 furent donc créées deux Écoles spéciales de marine – notons qu'il existait une École spéciale militaire depuis 1802 –, une à Brest embarquée sur le vaisseau *Tourville* et une à Toulon sur le *Duquesne*, destinées à former aux plans théorique et pratique les futurs officiers entretenus de la marine impériale (300 élèves par école) en 3 ans. L'admission des jeunes gens à ces écoles, dont le décret de création ne précisait pas comment s'opérait la sélection, intervenait entre 13 et 15 ans. Ils restaient à l'école jusqu'à 19 ans au plus, avec un parcours comprenant formation théorique et pratique

¹⁶ Michel Vergé Franceschi, *Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir*, Histoire, économie et société, 1990, 9^e année, n°2, p. 275.

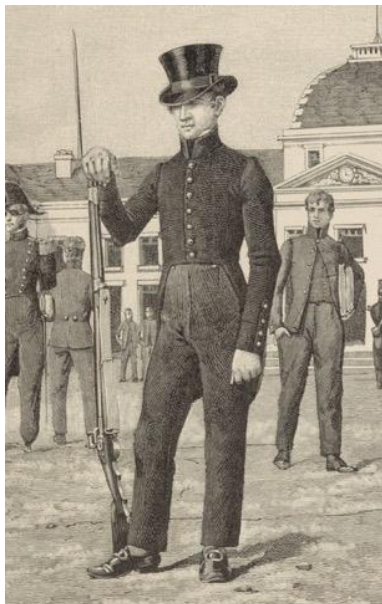
¹⁷ Michèle Battesti, « Napoléon et la « descente » en Angleterre », *Revue du souvenir napoléonien* n°444, décembre 2002 – janvier 2003, p. 4.

¹⁸ De Crisenoy, *ibid*, p. 109.

¹⁹ Projet de décret du 30 mars 1805. https://napoleonica.org/collections/conseil_d_etat/gerando1410/.

et navigations, sanctionnées par des examens amenant en cas de réussite aux grades d'élève de 2^e classe, puis 1^{re} et enfin d'aspirant de 1^{re} classe, la 2^e classe de ce grade constituant une étape supplémentaire pour les élèves de 1^{re} classe n'atteignant pas les normes de sortie exigées.

7. Le Collège royal de la Marine d'Angoulême.



Élève du collège royal d'Angoulême
(dessin de Jazet)

La Restauration allait une nouvelle fois changer cette organisation, Louis XVIII et ses proches conseillers souhaitant revenir aux dispositions anciennes de la Marine royale. La Marine connut d'abord une importante période de repli capacitaire ; elle passa en demi-solde de nombreux officiers, ne visant plus qu'un effectif de 1 130 enseignes à vice-amiraux, qui augmentera cependant progressivement dans les années 1820 (1 316 en 1828²⁰).

Mesure emblématique du début de la Restauration, l'institution des gardes du Pavillon Amiral, émanation des défunts gardes de la marine supprimés le 1^{er} janvier 1786 fut rétablie par l'ordonnance du 25 mai 1814. Cette organisation fut rappelée le 31 janvier 1816 lorsque fut créé le collège royal de la Marine à Angoulême et donc la suppression des écoles de Brest et de Toulon : « *Nous plaçons les élèves de la Marine sous la protection de notre cher et bien-aimé neveu l'Amiral de France. Nous maintenons et confirmons la prérogative attribuée à sa dignité, par nos ordonnances des 1^{er} janvier 1786 et 25 mai 1814, de former éventuellement à son choix, parmi les élèves de la Marine de première classe, une compagnie de soixante gardes du Pavillon. Ladite compagnie, pendant le séjour de l'Amiral de France, soit dans les ports, soit à la mer, remplira le service réglé par ces ordonnances.* »

Cette compagnie des gardes du Pavillon Amiral serait supprimée en 1830.

La création du collège d'Angoulême en 1816 ne signifiait pas le retour complet au système de formation des jeunes officiers de vaisseau d'avant 1791. Il n'y aurait plus de gardes de marine, mais des élèves. Chaque année, 150 élèves au plus étaient admis à Angoulême. Il s'agissait de jeunes gens de 13 à 15 ans (14 à 17 ans à partir du 22 janvier 1824), de préférence des fils d'officiers militaires et civils de la marine, d'officiers de toutes armes et de magistrats (tous ayant servi le Roi « *avec zèle et fidélité* » !), qui étaient sélectionnés par un examen d'entrée qui donnait droit au titre d'élève de 3^e classe. Chaque année, en avril, un grand examen théorique était organisé – il serait remplacé par un concours en 1824. Sa réussite conditionnait la promotion au grade d'élève de 2^e classe. Les élèves de 2^e classe étaient alors dirigés vers le port de Rochefort pour y recevoir l'instruction pratique sur des corvettes ou navires à trois mâts sur lesquels ils faisaient deux campagnes. A l'issue de celles-ci, un examen décidait ou non de la promotion au grade d'élève de 1^{re} classe. Les élèves promus ralliaient des bâtiments armés à Brest, Toulon ou Rochefort. Il leur fallait ensuite deux à trois ans de navigation et de bons résultats pour être promus enseignes de vaisseau. La transition vers ce système de formation et la diminution des effectifs due à la recherche d'économies laissèrent de nombreux aspirants de la Marine impériale sur le carreau – ils étaient 640 avant la réforme –, ces derniers étant assimilables aux nouveaux élèves de 1^{re} classe, dont le nombre était limité à 225 ; la sélection qui s'opéra alors fut de nature politique²¹...

La Restauration introduisit une nouvelle voie d'accès au statut d'officier de vaisseau. A partir de 1822 (ordonnance du 17 avril), il fut possible d'admettre chaque année dans la Marine un nombre déterminé d'élèves de l'École polytechnique, sans que ce nombre n'excède 6 à l'époque. Cette voie existe encore aujourd'hui. Ces élèves jugés admissibles dans les services de la Marine devenaient élèves de 1^{re} classe.

²⁰ Chiffres issus des Annales maritimes et coloniales sous la Restauration.

²¹ De Crisenoy, *ibid*, p. 119

Ils pouvaient devenir enseignes de vaisseau après 28 mois d'embarquement en tant que tels et la réussite à un examen sur les mêmes matières que leurs camarades issus du collège d'Angoulême.

8. Une école embarquée, l'École navale.

Cette organisation de la formation des jeunes officiers dura jusqu'au 7 mai 1827, date à laquelle fut établie une école en rade de Brest à bord du vaisseau l'*Orion*, d'abord afin d'accueillir les lauréats d'un concours direct pour devenir élève de 2^e classe. Le collège d'Angoulême, dont tous les amiraux se plaignaient de son éloignement de la mer en souhaitant le retour à des écoles flottantes, ne devint plus alors qu'une école préparatoire pour ce concours et perdit de son attrait. Il fut déclassé au rang qu'avaient eu en leur temps les collèges de Vannes et d'Alès²².

Ses cours cessèrent définitivement le 1^{er} avril 1831, par décision du Roi du 7 décembre 1830²³. Entre temps, le 1^{er} novembre 1830, Louis-Philippe avait décidé par ordonnance de nommer l'école embarquée sur l'*Orion* « École navale » et d'entériner ce système de formation.

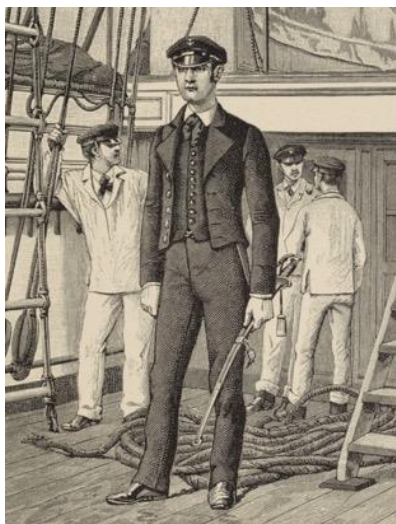
Après la réussite au concours d'entrée à l'âge maximal de 17 ans – âge porté le 15 juillet puis le 9 août 1848 à 18 ans, en cas d'embarquement préalable de 18 mois, puis un an, sur les bâtiments de la Marine, ceci afin de favoriser les candidatures internes de novices ou d'apprentis-marins –, les élèves officiers de marine embarquaient sur l'*Orion* pour 2 années de scolarité.

Suivaient 2 ans de formation à la mer sur divers bâtiments en qualité d'aspirant de 2^e classe et, après examen, 2 ans comme aspirant de 1^{re} classe. La promotion au grade d'enseigne de vaisseau ne pouvait donc n'intervenir qu'à 23 ans.

En 1840, l'*Orion* fut remplacé par le vaisseau *Commerce de Paris*, nom qui fut modifié pour devenir *Borda*, plus conforme à sa nouvelle fonction. Dès lors, les élèves seraient dénommés « bordaches ».



Élèves de 1^{re} et de 2^e classe au début des années 1830
(dessin de Valmont)



Élèves de l'École navale vers 1860
(dessin de Jazet)

Le Second Empire fut incontestablement un âge d'or pour la Marine ; le programme naval de 1857 était particulièrement ambitieux ; il requérait un corps d'officiers de marine solide. Celui-ci se composait de près de 1 600 officiers, sans compter les élèves et les aspirants dont le nombre n'était pas fixé par le cadre qu'imposait la loi²⁴ ; c'était trop peu en cas de guerre et le serait encore davantage après la réalisation du programme, comme le montraient les études : le recours aux capitaines du commerce inscrits maritimes était donc indispensable. D'ailleurs, en 1866, la Marine estimait avoir besoin de 2 540 officiers de marine, d'active et inscrits, pour armer la flotte.

Les élèves et aspirants restaient formés à l'École navale dont les conditions d'admission avaient abaissé le 19 janvier 1856 l'âge minimal de passage du concours à 14 ans et refixé le maximal à 17 ans.

²² De Crisenoy, « Les écoles navales et les officiers de vaisseau depuis Richelieu jusqu'à nos jours », *Revue maritime et coloniale*, tome onzième, Librairie de Challamel aîné, 1864, p. 123.

²³ SHD Vincennes MV CC1 779.

²⁴ Raybaud Louis, « Du personnel de la marine française et de la formation des équipages », *Revue des Deux Mondes* du 15 décembre 1859, pp. 997 à 999.

L'École était alors embarquée sur le *Borda*, mais ce dernier laissa la place au vaisseau *Valmy*, rebaptisé *Borda* en 1863, lequel serait ensuite remplacé en 1890 par l'*Intrépide*, rebaptisé de même²⁵. Ce vaisseau-école restant au mouillage en rade de Brest, il lui fut adjoint pour l'instruction pratique un bâtiment à voiles et, le moment venu, un bâtiment à vapeur.

Après la promotion au grade d'aspirant de 1^{re} classe, l'enseignement dispensé était complété par une campagne d'application sur un bâtiment désigné qui accueillait l'ensemble d'une promotion. Ce fut d'abord le vaisseau transformé en mixte *Jean Bart* qui fut retenu pour cette mission à partir de 1864, puis la frégate *Renommée* en 1873 et la *Flore* de 1876 à 1882²⁶. Le croiseur de 1^{re} classe *Iphigénie* fut retenu comme bâtiment-école d'application des aspirants en 1884.

Avant la Première Guerre mondiale, l'organisation de l'École navale était régie par le décret du 20 mars 1910. Le concours était ouvert aux jeunes Français titulaires de la première partie du baccalauréat et âgés de 16 à 19 ans. La réussite des deux années de scolarité entraînait la promotion au grade d'aspirant de 1^{re} classe, grade transformé le 3 juin suivant en enseigne de vaisseau de 2^e classe, et l'embarquement pour la campagne d'application sur le transport-hôpital *Duguay-Trouin*, qui assurait cette fonction depuis 1900 et y serait remplacé par le croiseur cuirassé *Jeanne d'Arc* en 1912²⁷.



Les cinq tenues des bordaches en 1908
(collection particulière)

9. L'École navale à terre à Laninon puis Saint-Pierre.

Au début des hostilités, dès le 2 août 1914, la durée de la scolarité fut réduite à 22 mois application comprise. Les Bordaches s'installèrent à terre, à Laninon. La campagne d'application disparut de fait, remplacée par des embarquements sur les unités de la flotte, et 5 jours plus tard, le ministre décida que les élèves de première année venant de terminer leur année de scolarité seraient embarqués sur ces unités avec le grade de second maître ; ils ne furent promus aspirants que le 30 janvier 1915. A cette même date, la durée des études à l'École navale passa à 10 mois pour le reste de la guerre. Cette durée passa en 1917 à 6 semaines de formation maritime et militaire, 6 mois de cours et 3 mois d'entraînement à la mer sur croiseur ou petit bâtiment.

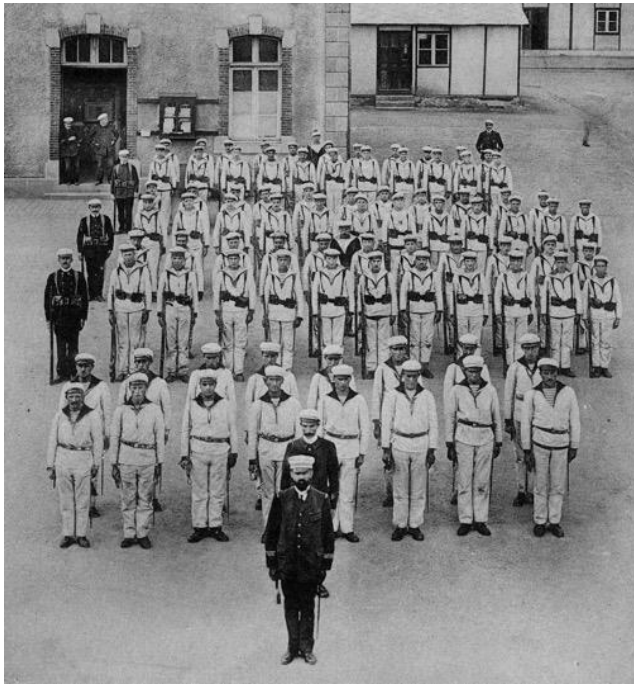
Il n'y eut pas de concours en 1915, mais des épreuves reprirent en 1916 sous la forme d'un contrôle continu et d'un examen achevant une période de révision de 3 mois. 120 jeunes gens de moins de 20 ans accédèrent alors à une scolarité réduite à 5 mois qui conduisait en cas de réussite de cette « année » à la promotion au grade d'aspirant d'après le décret du 29 mars 1916. Naturellement, comme il fallait poursuivre la formation d'officiers de marine de carrière, mais du fait de l'appel sous les drapeaux qui ne permettait pas aux jeunes gens de poursuivre une scolarité normale permettant de préparer le concours d'admission à l'École navale, au-delà de la durée de l'enseignement, il fallut en 1917 également adapter le programme du concours et diminuer ses exigences afin de l'ouvrir à de jeunes marins faisant déjà partie des équipages de la flotte.

Compte tenu des besoins de la Marine, il fut même prévu d'organiser deux concours en 1918 et on attribua des bonifications aux candidats présents sous les drapeaux en fonction de leurs grades et de leurs éventuelles citations.

²⁵ Roche Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours. Tomes 1 et 2. 1870 – 2006*, décembre 2005.

²⁶ Lannéhoa Alban, *La Flore. De la frégate au croiseur. 1847 – 1900*, Collection archéologie navale française, 2023.

²⁷ Roche Jean-Michel, *ibid.*



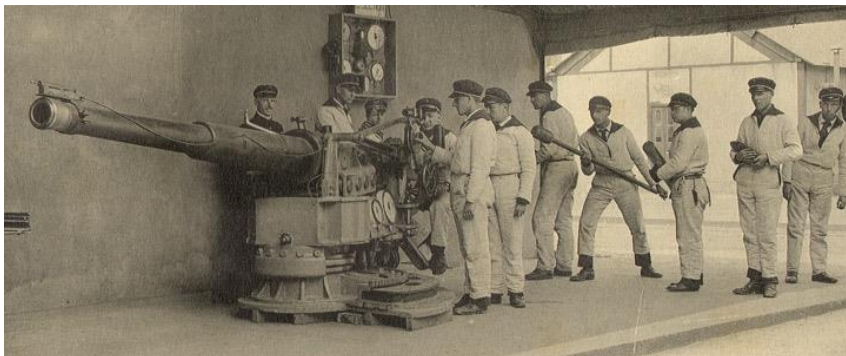
L'école du fusil à Laninon en 1919
(collection particulière)

En 1919, la durée des études revint progressivement en conformité avec ce qui se pratiquait jusqu'en 1914 et le décret du 13 avril 1923 confirma la durée de la scolarité de l'École navale de Brest à 2 ans, suivis d'une campagne d'application aboutissant en cas de réussite à la promotion au grade d'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe.

L'inscription au concours requérait les mêmes conditions qu'avant-guerre ; l'âge maximale fut porté à 20 ans le 26 juillet 1934.

L'École navale resta à Laninon jusqu'en octobre 1935, date à laquelle elle s'installa à Saint-Pierre-Quilbignon dans les bâtiments dont la première pierre avait été posée le 14 novembre 1929 par Georges Leygues, ministre de la Marine. L'école y fut inaugurée le 30 mai 1936 par le président de la République Albert Lebrun ; elle quitta dès lors les installations vétustes de Laninon.

Pour la campagne d'application, le vieux croiseur cuirassé *Jeanne d'Arc* avait été remplacé par le croiseur-école *Jeanne d'Arc* en 1931.



Les bordaches à l'exercice du canon à Laninon en 1928
(collection particulière)



Des aspirants en cours de torpilles à Saint-Pierre-Quilbignon
(collection particulière)

10. Pendant la Deuxième Guerre mondiale.

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, il y eut un temps deux Écoles navales.

L'École navale originelle (promotion 1939) fut d'abord transférée à Dakar en 1940, puis elle fut rapatriée à Toulon en 1941 mais, à la suite de l'invasion de la zone libre, les bordaches furent démobilisés.

Toutefois, il y eut une tentative de reconstitution d'école à Clairac, dans le Lot-et-Garonne, en novembre 1943, sous couvert d'un centre de formation maritime. Après le débarquement en Normandie, ses élèves prirent le maquis.

Les Forces Navales Françaises Libres eurent également leur École navale. Elle s'établit dès septembre 1940 à Portsmouth, sur le vieux cuirassé *Courbet*, puis sur l'arraisonneur-dragueur *Président Théodore Tissier* – il était l'annexe de l'École navale depuis 1938 – et ses deux annexes, les goélettes *Étoile* et *Belle Poule*. La durée des cours était alors très brève : deux sessions de 6 mois par an comprenant chacune une vingtaine d'élèves. En cas de réussite à l'examen final, les élèves étaient nommés seconds-maîtres élèves aspirants et embarquaient pour 2 mois à l'issue desquels ils pouvaient être proposés pour le grade d'aspirant. Après un an dans ce grade, ils pouvaient être promus enseignes de vaisseau de 2^e

classe. Le 30 avril 1943, le *Président Théodore Tissier*, utile pour une autre mission, fut remplacé par l'avis *Amiens*²⁸.

En 1944, l'École s'établit à Casablanca (décret du 16 mai). Elle regroupait alors l'École navale proprement dite et l'École des élèves officiers de marine (recrutement interne). La durée de la scolarité était alors d'un an, ce qui conduisit à fixer, en cas de réussite aux examens, les promotions au grade d'aspirant au bout de 6 mois et à celui d'enseigne de vaisseau au bout d'un an et 3 mois après l'entrée à l'école. Il n'y avait alors pas d'école d'application, les 3 derniers mois d'une affectation à la mer ou dans les formations de l'aéronautique navale en faisant office.

11. Installation à Lanvéoc.



Aspirants en corvette d'instruction en 1946
(collection particulière)

L'École navale s'établit à Lanvéoc, dans l'anse du Poulmic, dès la Libération, profitant de l'emprise et des bâtiments de la base aéronavale qui mettait en œuvre des hydravions, mais aussi d'un plan d'eau exceptionnel pour la pratique de la manœuvre et de la voile par les élèves-officiers, compensant sans doute les difficultés d'accès pour les élèves mais surtout pour les professeurs et les cadres. Les premiers locaux étaient spartiates ; pour le logement des élèves, on eut même recours à partir du 1^{er} janvier 1946 à la location de 52 chambres à l'hôtel Sainte-Marine de Morgat pendant près de 3 ans.

Son implantation à Lanvéoc étant confirmée le 4 juin 1956 – la question fit l'objet préalablement de débats passionnés –, les "nouveaux" locaux furent inaugurés par le général de Gaulle le 15 février 1965²⁹. En 1966, les élèves ingénieurs de marine devinrent élèves officiers de marine (regroupement des deux écoles).

Depuis, ce sont entre 60 et 80 élèves officiers qui sont formés pendant deux années, prolongées d'un semestre désormais, avant la mission « Jeanne d'Arc », qui a conservé ce nom, même après le désarmement du porte-hélicoptères qui réalisa les campagnes de 1964 à 2010. La formation « classique » de trois années en tout, après admission par concours au niveau des classes préparatoires, est complétée par des admissions de polytechniciens avec un accès direct à la troisième année d'études.



Cérémonie de départ du contre-amiral commandant l'École navale en 2003

²⁸ https://parcoursdeviesdanslaroyale.fr/pdf/FNFL_EN.pdf.

²⁹ Kowalski Jean-Marie, « D'une rive de la rade de Brest à l'autre : une nouvelle école navale pour une nouvelle marine », *Revue d'histoire maritime*, 2015, 21, pp.438 et 445.