

Constituer les états-majors, de 1626 à nos jours Les officiers de carrière issus du recrutement interne

Les meilleurs officiers marins ont toujours constitué un vivier de choix pour compléter le corps des officiers d'un personnel expérimenté. Si sous l'Ancien Régime, devenir officier de vaisseau était possible après avoir été remarqué lors d'une action d'éclat, une autre voie le permit à la fin du XIX^e siècle et surtout de nouveaux corps furent créés pour y accueillir les marins de la maistrance désirant devenir officiers.

1. Une admission dans le corps des officiers de vaisseau puis de marine, qui était possible mais n'était pas accompagnée.

En dépit de quelques tentatives d'intégration d'hommes issus du rang ou du commerce au sein des compagnies de gardes de la marine, puis, à la fin de l'Ancien Régime, de la possibilité offerte à certains maîtres méritants de devenir officiers par une promotion au grade de sous-lieutenant de vaisseau, puis enfin de promotions au premier grade d'officier de premiers maîtres au cours de la période révolutionnaire, lesquelles furent un peu exotiques comme toutes les évolutions de cette période concernant le corps des officiers de marine, le premier texte réglementaire évoquant la possibilité pour des premiers maîtres qualifiés et méritants de devenir enseigne de vaisseau fut le règlement du 19 octobre 1825.



Officiers de vaisseau à la fin de la Restauration : de gauche à droite capitaine de vaisseau, capitaine de frégate, lieutenant de vaisseau, enseigne de vaisseau, grade parfois accessible aux premiers maîtres méritants
(dessin de Valmont)

Pour les premiers maîtres âgés de moins de 35 ans, ce texte conditionnait l'accès au grade d'enseigne de vaisseau à la réussite d'un examen théorique et pratique. Toutefois, une promotion par décision du Roi était également possible à la suite d'une action d'éclat, sans condition d'âge limite.

L'examen ne devait laisser que peu de chance aux premiers maîtres désirant devenir officier, car il n'y avait aucune préparation particulière à l'époque, alors que les épreuves portaient sur toutes les spécialités d'alors : manœuvre, canonnage, timonerie et mousqueterie. Cet examen n'était suivi par aucun passage en école.

La loi du 20 avril 1832 confirma les dispositions d'admission au premier grade d'officier par examen en complétant les conditions par l'obligation d'un temps d'embarquement dans ce grade, lequel devant comprendre au moins une campagne, dont la durée fut fixée à 10 mois le 1^{er} mars 1853.

En 1860, une nouvelle possibilité pour des officiers marins de devenir officiers intervint avec la création du corps des officiers mécaniciens par le décret du 25 septembre. Initialement, on ne pouvait en effet accéder à ce nouveau corps que par recrutement externe ; or les premiers maîtres mécaniciens constituaient une ressource non négligeable. Dans ce cadre, seuls les premiers maîtres mécaniciens de la flotte réunissant trois ans de service à la mer pouvaient devenir mécanicien principal de 2^e classe, premier grade de la hiérarchie qui équivalait au grade d'enseigne de vaisseau.

2. Une préparation puis une école pour devenir enseigne de vaisseau ou mécanicien principal de 2^e classe.

En consultant l'annuaire de la Marine de 1889, on ne peut que constater le faible nombre d'officiers de marine issus du rang, en repérant ceux qui n'étaient pas passés par le grade d'aspirant, donc par l'École navale. Il n'y avait alors aucun capitaine de vaisseau et les capitaines de frégate du recrutement interne étaient 22, sur une population sur plus de 200 officiers de ce grade, les lieutenants de vaisseau 48 sur plus de 700 et les enseignes de vaisseau 51 sur près de 420. Cette dernière proportion montrait une

volonté dans les années 1882–1883 d'intégrer plus de premiers maîtres méritants dans le corps des officiers de marine. Mais l'examen à réussir pour ce changement de corps restait difficile.

Aussi, une importante évolution intervint le 21 avril 1888. Le décret de ce jour institua un cours pour les premiers maîtres candidats au grade d'enseigne de vaisseau. La Marine constatait en effet que la préparation de l'examen, dont le principe avait été confirmé en 1868, était très délicate pour des premiers maîtres souvent embarqués sans discontinuer ; un passage en école pour préparer cet examen s'avérait donc indispensable. Un concours composé d'un écrit se déroulant dans chaque port, puis d'un oral et d'épreuves pratiques à Brest fut dès lors organisé pour départager les candidats au cours qui fut créé. Celui-ci dénommé « cours préparatoire des premiers maîtres » durait un peu moins d'une année. Pour la promotion effective au premier grade d'officier, les premiers maîtres ayant suivi ce cours devaient réussir un examen final. La Marine donnait ainsi à ses premiers maîtres les mêmes possibilités que l'armée à ses adjudants.

La loi du 10 juin 1896 introduisit cependant de nouvelles dispositions. Si elle confirmait la possibilité pour les premiers maîtres de manœuvre, de canonnage, de mousqueterie, de timonerie ou torpilleurs d'être promus enseignes de vaisseau suivant les dispositions en vigueur depuis 1888, sous réserve de la réussite à un examen commun avec les enseignes de vaisseau de réserve désirant devenir de carrière, elle créait une nouvelle catégorie d'officier marinier aspirant à devenir officier, les premiers maîtres élèves-officiers. La lecture du décret d'application du 30 avril 1897 permet en effet de constater un élargissement de la population d'officiers marinières susceptibles de se porter candidats à l'admission dans le corps des officiers de marine : le grade de premier maître élève-officier était en effet attribué aux seconds maîtres des mêmes spécialités admis au cours préparatoire, appelé désormais « École des élèves-officiers de marine », tandis que les premiers maîtres conservaient leur grade pendant la scolarité. Il n'était plus besoin d'attendre une promotion au grade de premier maître pour se porter candidat à ce cours préparatoire.

A partir du 17 juillet 1908, le grade de premier maître élève-officier devait être conservé par tout officier marinier réussissant l'examen de sortie de cette école aussi longtemps que la durée minimale d'embarquement cumulée en tant qu'élève-officier ou en tant que premier maître dans le corps des équipages de la flotte n'était pas atteinte. Ainsi, pour les premiers maîtres d'une ancienneté suffisante, la promotion au grade d'enseigne de vaisseau avait lieu dès la fin de la scolarité.

Parallèlement, le décret de ce jour ouvrit la possibilité pour les premiers maîtres de manœuvre, de canonnage, de mousqueterie, de timonerie et torpilleurs d'être promus enseignes de vaisseau en passant avec succès, sans préparation, un examen – le même que celui passé par les premiers maîtres élèves-officiers. Enfin, le 30 juillet 1910, la candidature au concours d'accès au cours préparatoire à l'école des élèves-officiers de Brest fut élargie à tous les grades d'officiers marinières – c'était déjà le cas – mais surtout aux quartiers-maîtres, sous condition d'ancienneté à la mer.

A partir de 1907, les officiers marinières mécaniciens bénéficièrent de conditions analogues à ce qui était mis en place pour les autres spécialités en matière de promotion interne : ils pouvaient devenir officiers mécaniciens au grade de mécanicien principal de 2^e classe, assimilé à celui d'enseigne de vaisseau, soit pour les premiers maîtres par la réussite à un examen, soit pour tous les officiers marinières par la réussite au concours d'admission à l'École des élèves-officiers mécaniciens, puis à la formation qu'elle dispensait.

3. Adjudants principaux, pilotes-majors et officiers des équipages, plutôt qu'officiers de marine.

Au début des années 1880, en dépit de ses efforts pour transformer des officiers marinières en officiers de marine, voie royale mais très sélective, la Marine manquait cruellement d'officiers subalternes. Il fallait définir une voie simplifiée d'accès au statut d'officier.

C'est pourquoi le décret du 26 octobre 1882 créa d'abord pour les arsenaux le corps des adjudants principaux des mouvements de port. Ces premiers officiers furent complétés le 5 juin 1888 par les adjudants principaux des divisions (des équipages de la flotte), ayant vocation à ne servir qu'à terre, et par les pilotes-majors de la flotte, instructeurs chefs à bord du bâtiment école de pilotage. Le corps

comportait à l'origine trois classes ; elles devinrent 5 en 1896, année à partir de laquelle une assimilation toute théorique aux différents grades des officiers de marine fut donnée à ces officiers, il faut le dire, assez mal considérés.

En 1896, les adjudants principaux n'étaient issus que des spécialités suivantes : manœuvre, torpilleur, mousqueterie, fourriers et infirmiers. Les premiers maîtres candidats devaient avoir servi à la mer pendant trois ans dans ce grade. En 1899, s'ajoutèrent les spécialités de canonnage, timonier, charpentage et voilerie. Les premiers maîtres sélectionnés devenaient adjudants principaux de 5^e classe ou, pour les pilotes, pilotes-majors de 3^e classe.

Il fut mis fin à cette constitution un peu bancal, et surtout ne permettant pas de compléter les états-majors des bâtiments, puisque les adjudants principaux n'étaient destinés qu'au service à terre, par la loi du 30 décembre 1913. Celle-ci créa en remplacement le corps des officiers des équipages, pouvant servir à terre et à la mer. Le grade d'entrée dans le corps était celui d'officier de 4^e classe des équipages ; il devint officier de 2^e classe le 16 juin 1917, assimilé à enseigne de vaisseau de 1^{re} classe.



Un adjudant principal de 2^e classe entre 1896 et 1907.
Remarquer les curieux galons.
(collection particulière)



Deux officiers des équipages, l'un de 1^{re} classe l'autre de 2^e, aux côtés du commissaire en chef de 2^e classe directeur de l'École des fourriers, des commis aux vivres et des secrétaires en 1937. Les officiers des équipages se remarquaient en particulier par la patte de drap bleu portant des boutons au bas de leurs manches.
(collection particulière)

4. Le passage par l'École des élèves-officiers de marine.

Si la possibilité d'accéder au corps des officiers de marine, à la suite d'une action d'éclat, était maintenue – elle le serait au cours des deux guerres mondiales –, le passage par l'École des élèves-officiers de marine resta, à partir de sa création, la voie principale pour les personnels de l'équipage souhaitant devenir officier de marine d'active.

Après la Première Guerre mondiale, à partir du 21 décembre 1918, on ne parla plus de premier maître élève-officier mais d'aspirant pour tous les admis à l'école, signe d'un rapprochement avec les règles adoptées pour les élèves-officiers de l'École navale

Le 29 août 1923, un décret reprécisa les conditions à réunir pour se présenter au concours d'admission à l'École des élèves-officiers de marine ; celui du 26 novembre 1937 confirma l'existence de l'École. L'admission à l'école valait promotion au grade d'aspirant de marine. La durée de la scolarité y devenait de deux années à l'issue desquelles ceux réussissant l'examen de sortie étaient promus enseigne de

vaisseau de 2^e classe et étaient admis à l'école d'application ; ils embarquaient donc sur la Jeanne d'Arc comme les enseignes de vaisseau de 2^e classe issus de l'École navale.

Après la Deuxième Guerre mondiale, l'arrêté du 7 mars 1947 rétablit un cours préparatoire au concours d'admission à l'école des élèves-officiers de marine destiné aux officiers mariniers et quartiers-maîtres ; ce cours avait été supprimé après le premier conflit mondial. L'admission à ce cours préparatoire était acquise par un concours ouvert à des marins bien notés ayant plus de deux ans de service.

5. Officiers techniciens et officiers spécialisés.

Les opérations de la guerre d'Algérie permirent une nouvelle fois de distinguer des officiers mariniers supérieurs lors d'actions d'éclat que la Marine souhaitait pouvoir récompenser par une promotion à un des deux premiers grades d'officier de marine, une possibilité cependant toute théorique, ou d'officier des équipages, selon les spécialités. Les promotions furent d'abord temporaires selon le décret n°57-963 du 29 août 1957. Elles purent être définitives grâce à l'ordonnance du 6 janvier 1959. Cependant, les promotions dans le corps des officiers des équipages restaient jusque-là la norme dans ces circonstances

Pour des raisons d'alignement interarmées, le corps des officiers des équipages de la flotte fut mis en extinction le 20 décembre 1969 (loi n°69-1138). Ceux qui le souhaitaient purent, en fonction de leur grade et de leurs qualifications, être admis dans le corps des officiers de marine ou dans celui des officiers techniciens, créé à cette même date. L'existence de ce dernier corps fut cependant éphémère, car sa mise en extinction fut décidée lors de la création du corps des officiers spécialisés le 22 décembre 1975 (décret n°75-1207), lequel aujourd'hui comporte des officiers d'active et des officiers de réserve. On distinguait les officiers spécialisés admis dans le corps par concours – c'étaient les plus jeunes – et ceux admis au choix, les plus anciens. Leur admission dans le corps était immédiatement suivie d'une période de formation à Lanvéoc-Poulmic au sein de l'École militaire de la flotte disposant désormais d'une « section officiers de marine » et d'une « section officiers spécialisés de la Marine ».

6. L'École militaire de la flotte qui finit par ne former que des officiers spécialisés.



La garde du drapeau de l'École militaire de la flotte en 1979, alors constituée exclusivement d'aspirants de la « section officiers de marine »
(collection particulière)

Entretemps, en 1969, l'École militaire de la flotte avait été créée en remplacement de l'École des élèves-officiers de marine et de l'École des élèves-officiers mécaniciens de la Marine nationale ; elle fut exclusivement orientée vers la formation d'officiers de marine de recrutement interne jusqu'en 1975, date de la « section officiers spécialisés de la Marine ». En 2002, la « section officiers de marine » de l'École militaire de la flotte changea de dénomination pour celle d'École navale interne. L'École militaire de la flotte se consacra dès lors exclusivement à la formation des officiers spécialisés.

Ce cursus d'École navale interne disparut en 2015, alors que depuis quelques dizaines d'années les officiers sous contrat y avaient remplacé massivement les officiers mariniers pour candidater au statut d'officier de marine d'active. Aujourd'hui, les officiers mariniers désirant devenir officiers de marine doivent passer préalablement par le statut d'officier sous contrat dont une large part de formation est commune avec l'École navale, notamment la campagne « Jeanne d'Arc » ; ils ne deviennent officiers d'active qu'après une réussite du concours de l'École de Guerre.