

Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2406-4

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 30
Les villes portuaires
entre pouvoirs
et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII^e siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



PRSH
Pôle de Recherche en
Sciences Humaines et sociales
Université La Havre Normandie

MORSH
NORMANDIE - CAEN
Maison de la Recherche
en Sciences Humaines
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ
U
LE HAVRE
NORMANDIE

HISTEMÉ
EA 7455 HISTOIRE
EX-CRHO TERRITOIRES
UNICAEN MÉMOIRES



Revue d'histoire maritime

30

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1650-vers 1815)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)	979-10-231-2396-8
RHM30. Éric Saunier · Introduction	979-10-231-2397-5
RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles)	979-10-231-2398-2
RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle	979-10-231-2399-9
RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratifiée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle	979-10-231-2400-2
RHM30. Mélanie Tailleux · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Lavielle, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficiel · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

Introduction.....	11
Éric Saunier	
Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles).....	15
Alain Cabantous	
Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle.....	31
Sophie Reculin	
Une mer bureaucratifiée :	
les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle.....	55
Diego Carnevale	
Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle :	
l'exemple de Cherbourg.....	71
Mélanie Tailleux	
Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816).....	97
Antoine Renglet	
Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791).....	113
Bernard Gainot	

VARIA

- Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....147
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial
- Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....173
Nicolas Gracieux
- 1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale193
Jean-Marie Kowalski
- Tradition, patrimoine, développement local :
les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne217
Camille Gontier

CHRONIQUE

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice233
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241
Edern Olivier-Jégat

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus249

Varia

1937-1990 : FORMER ET DIPLÔMER LES OFFICIERS DE MARINE
ISSUS DE L'ÉCOLE NAVALE

Jean-Marie Kowalski
École navale – Sorbonne Université

Dans son rapport de fin de commandement, le capitaine de vaisseau (CV) de Bigault de Cazanove, commandant l'École navale de 1969 à 1972, synthétise en ces termes sa vision de la formation après trois ans passés à la tête de l'école installée dans l'anse de Poulmic :

Le maintien d'un niveau scientifique élevé à l'École navale [...] est une nécessité, un impératif catégorique, si nous ne voulons pas préparer une marine de deuxième rang, et ceci en dépit des attaques et mauvais coups continuels d'une grande partie des officiers de marine [...] La formation professionnelle [...] a atteint un développement maximum [...] enfin et surtout, il faut faire des jeunes gens qui nous sont confiés des hommes de caractère, des officiers ayant clairement le sens du service de l'État et du loyalisme¹.

Ces quelques phrases résument l'essentiel des termes du débat relatif à la formation des officiers de marine dispensée par l'École navale : directives reçues de la tutelle, place de la formation scientifique dans une école formant des marins et des chefs militaires, mais aussi représentation de la formation dans le corps des officiers.

Plusieurs questions sont ici soulevées. La première d'entre elles est celle de savoir ce qu'est un officier et ce que l'on attend de lui dans les forces au fil d'une carrière longue et dans des spécialités fort éloignées les unes des autres. Il s'agit aussi de savoir quelle est la représentation que l'on se donne du contexte de l'action et de ce qui peut être attendu d'une école de formation initiale associant cadres civils et militaires. On doit en outre se demander qui est légitime pour poser le cadre de la mission d'une institution placée au service de la marine, et dirigée par d'anciens élèves², eux-mêmes nourris de leur propre souvenir de leur scolarité

1 Rapport de fin de commandement, 14 septembre 1972, SHD Brest, 10 M 1972/1.

2 Le CV de Bigault de Cazanove constitue une exception notable dans l'histoire récente de l'école. Il n'a en effet pas été formé à Brest mais à Dartmouth, où il suivit les cours du Royal Naval College en 1941.

passée. Dès lors, vient s'ajouter la question de la tutelle exercée sur l'école et du cadre dans lequel celle-ci s'exerce.

Les archives de l'École navale, conservées au Service historique de la Défense de Brest³, permettent d'embrasser une vaste période historique, qui s'étend de 1938 à nos jours. Autrement dit, elles permettent de comprendre les relations de l'école avec sa tutelle au lendemain de la réforme de l'enseignement de 1937 et de la reconnaissance du diplôme d'ingénieur la même année par la commission des titres d'ingénieur (CTI) jusqu'à la période contemporaine. Le reste des archives disponibles concerne la vie quotidienne de l'unité et son soutien⁴.

Dégager les évolutions de la tutelle de l'École navale et le contexte des prises de décision à travers le temps apparaît ici comme un préalable à la compréhension des objectifs de la formation et du rapport complexe entre formation et diplomation, dont les enjeux se concentrent sur la question de la place de la formation académique, notamment scientifique, et de son articulation avec la recherche.

194

DES CHOIX DE FORMATION GUIDÉS DAVANTAGE PAR LES ÉVOLUTIONS TECHNIQUES ET PAR DES IMPULSIONS POLITIQUES QUE PAR L'ÉVOLUTION DES OPÉRATIONS OU LA STRATÉGIE

École de la marine destinée à fournir à cette dernière les cadres dont elle a besoin pour l'ensemble de ses unités, l'École navale est dès sa création guidée dans ses choix par sa tutelle. Toutefois, celle-ci subit des évolutions significatives qui modifient profondément au fil du temps le poids respectif des acteurs de la formation des officiers dans un contexte académique, institutionnel, opérationnel et technique changeant. Intéressée en premier lieu par des objectifs de formation professionnelle et technique, celle-ci n'en reste pas moins attachée à l'obtention d'un diplôme dont les critères de délivrance sont avant tout académiques.

3 Sous-série 10 M.

4 Cette étude prend pour terme la fin des années 1980, avec le lancement des principales réformes de la formation qui posèrent les bases de l'école contemporaine. Ces documents sont essentiellement constitués de correspondances avec la direction du personnel, mais aussi avec d'autres établissements d'enseignement supérieur ou avec des entreprises. Elles contiennent également de nombreux rapports de fin de commandement et plans de formation qui fournissent une image précise des contenus d'enseignement. À ces documents s'ajoutent les archives de l'enseignement supérieur (Archives nationales) ainsi que celles du Service historique de la Défense de Vincennes. Nous remercions par ailleurs les personnes qui ont bien voulu apporter leur témoignage oral, et tout particulièrement Mme Edwige Avice, secrétaire d'État auprès du ministre de la Défense (1984-1986).

Créée par l'ordonnance du 1^{er} novembre 1830, commandée par un officier supérieur puis un officier général à partir de 1972, l'École navale est accompagnée dès 1834 par un conseil de perfectionnement chargé de la conseiller dans l'évolution des enseignements dispensés⁵. L'examen de la composition de ce conseil et de sa présidence permet de dégager une série de caractéristiques. En premier lieu, la tutelle s'est progressivement déplacée d'un commandement local à l'échelon central de la Marine, et plus spécifiquement la direction du personnel. Par ailleurs, ce conseil s'est progressivement enrichi de l'intégration de personnalités extérieures, issues essentiellement de représentants de l'enseignement supérieur et de la recherche. Le décret du président Grévy du 14 août 1882 fait présider le conseil par l'amiral commandant la deuxième région maritime. Seize ans plus tard, en 1898⁶, c'est le sous-chef d'état-major général de la Marine qui préside le conseil, qu'intègrent désormais deux enseignants (un de lettres et un de sciences). Le directeur du personnel participe également à ce conseil. Ce dernier occupe une place de plus en plus prépondérante à partir de 1901⁷, année à partir de laquelle le commandant de la deuxième région maritime est tenu de l'informer de toute correspondance entretenue avec le ministère. Le conseil de perfectionnement ne concerne alors plus la seule École navale mais l'ensemble des écoles de la marine. Il intègre quatre personnalités choisies parmi des officiers généraux de la marine ou des représentants de l'enseignement supérieur⁸. À ces écoles, viennent s'ajouter en 1911 l'école d'application et l'école supérieure de la marine. La création d'un poste d'inspecteur général des écoles de la marine, confié à un vice-amiral, s'accompagne d'une précision du rôle des représentants de l'enseignement supérieur, qui conseillent la marine sur les questions relatives aux admissions ou aux professeurs civils. En 1912, le lien est fait entre l'école d'application nouvellement créée et l'École navale par la mise en place de la « division des écoles de l'océan ». Le décret du Gouvernement provisoire du 20 juillet 1945⁹ confirme cette évolution. Le conseil de perfectionnement englobe désormais l'École navale, l'École des élèves ingénieurs mécaniciens, l'École des élèves officiers de marine, l'École d'application des enseignes de vaisseau. Il est présidé par le ministre de la Marine, et les prérogatives des représentants de l'enseignement supérieur restent les mêmes qu'en 1912. D'autres membres pourvus d'une voix consultative

5 Ce conseil a été maintenu jusqu'à la transformation de l'École navale en établissement public le 1^{er} janvier 2017.

6 Décret du 31 août 1898, *JORF* du 1^{er} septembre 1898, p. 5451.

7 Arrêté du 14 février 1901, *JORF* du 18/02/1901, p. 1185-1186.

8 Arrêté du 15 mars 1901 (*JORF* du 17 mars 1901, p. 1796).

9 *JORF* du 26 juillet 1945, p. 4647.

peuvent être intégrés. Toutefois, en dépit de cette ouverture, la marine limite à un champ restreint le rôle des personnalités scientifiques et académiques.

Le choix d'une gouvernance essentiellement militaire, dans laquelle le rôle de l'échelon central se renforce, tout en autorisant une ouverture limitée au monde de l'enseignement supérieur tient sans doute moins à une méfiance envers ce dernier qu'à la représentation qui prévaut alors du rôle des sciences dans le processus de sélection des élèves et de la place de la formation scientifique académique. Celle-ci est en effet considérée comme un préalable à une formation professionnelle technique. Une attention toute particulière est apportée au programme du concours d'admission à l'école et à ses modalités, plus encore qu'aux contenus d'enseignement. Le rôle des parties académiques dans le conseil de perfectionnement est à ce titre essentiel pour permettre à l'école d'attirer à elle les élèves qui disposent des connaissances nécessaires en vue de suivre une formation technique. Le rapport de Delcassé, ministre de la Marine¹⁰, dresse un constat clair : « Le développement du matériel naval, la diversité des appareils employés à l'heure actuelle à bord des bâtiments de combat exigent chez les officiers appelés à diriger les services d'un navire de guerre, des connaissances techniques de plus en plus étendues et approfondies. » Près d'un demi-siècle plus tard, en 1957, la décision de passer à deux années de préparation au concours à partir de la promotion 1959 fait naître l'espoir que seront désormais admis des candidats bénéficiant d'une formation scientifique plus solide, tandis que l'on vise simultanément une diminution de la formation théorique à bord de la *Jeanne d'Arc*¹¹. Les programmes de l'École navale et de l'école d'application sont révisés en ce sens. Les élèves ingénieurs mécaniciens sont intégrés dans ce processus¹². Le rapport de fin d'instruction de la promotion 1956-1958 pointe « l'insuffisance de la formation scientifique de base des élèves » que les nouvelles dispositions relatives au recrutement devraient permettre de pallier à partir de 1959¹³. Une grande attention est donc portée aux programmes des classes préparatoires aux grandes écoles scientifiques, dont on attend qu'elles permettent de recruter des jeunes gens dotés des connaissances scientifiques requises. Dans ce contexte, on comprend mieux les doutes exprimés dès 1972 par le CV de Bigault de Cazanove à propos de la capacité des élèves issus de l'école militaire de la flotte (EMF) créée

¹⁰ Rapport au président de la République, 3 juin 1911, *JORF* du 7 juin 1911, p. 4441-4442.

¹¹ Instruction particulière du VA écoles du 28 octobre 1957 (SHD Brest, 10 M 1957/5).

¹² L'École des élèves ingénieurs mécaniciens est intégrée à l'École navale en 1966.

¹³ SHD Brest 10 M 1958/5. Soucieuse de maintenir la qualité de son recrutement, sans pouvoir désormais allonger la durée de préparation du concours, la direction du personnel décide logiquement en 2010 de changer de « banque » de concours en intégrant les écoles du groupe « Centrale-Supélec » en lieu et place du concours CCP, dès la promotion 2011.

en 1971 à suivre les mêmes cours que les élèves issus du concours scientifique¹⁴. Se dessine ainsi à la faveur de ces évolutions l'identité d'une école destinée à former les cadres de la marine, en les préparant à un métier perçu comme technique qui requiert un socle de connaissances scientifiques. Se pose dès lors le dilemme soulevé par le contre-amiral (CA) Fuzeau, après l'avertissement donné par la commission des titres d'ingénieurs lors de l'audit de 1984 : « S'il devenait nécessaire de modifier plus profondément les programmes d'enseignement, si la durée de la scolarité devait être augmentée durablement, se poserait alors une question de principe : faut-il sacrifier un ensemble complet, équilibré et donnant apparemment toute satisfaction à l'obtention d'un titre d'ingénieur¹⁵ ? » La visite d'audit de la commission des titres d'ingénieur le 19 avril 1984 est un moment critique pour la gouvernance de l'école. La conclusion du rapport de la mission dirigée par Yves Mirochnikoff est sans appel :

L'école est isolée du monde scientifique et technique. Elle est loin de tout établissement d'enseignement supérieur, ce qui se ressent au niveau du corps professoral. Sa vocation principale actuelle est de former des officiers de marine capables de naviguer et ayant une certaine connaissance des matériels utilisés à bord. Ce ne sont pas des ingénieurs mais, compte tenu des stages de spécialisation effectués au cours de la carrière, ce seront d'excellents praticiens.

Le rapport est également sans détour sur les insuffisances de la tutelle. Il souligne à propos du conseil de perfectionnement : « C'est un organisme très lourd pouvant prendre seulement des orientations principales. Ne s'est pas réuni depuis 1977 (!!)¹⁶. » Non seulement le conseil de perfectionnement ne s'est pas réuni depuis sept ans, mais la dernière instruction de la direction du personnel donnant des directives sur l'enseignement à l'école date d'avril 1977. En 1985, c'est donc le commandant de l'École navale lui-même, le CA Jammayrac, qui écrit au directeur du personnel pour lui proposer une nouvelle rédaction de cette instruction¹⁷, afin de la mettre en cohérence avec le conseil de perfectionnement qui se tient en 1985 sous la présidence d'Edwige Avice, secrétaire d'État auprès du ministre de la Défense.

Le processus de rapprochement des critères de formation de l'enseignement supérieur subit une accélération brutale dans le contexte du milieu des années 1980, avec pour corollaire une modification de la gouvernance de l'école par le développement de la recherche, sous l'effet d'une injonction politique forte.

14 SHD Brest 10 M 1972/1, rapport de fin de commandement. Le CV de Bigault de Cazanove est le premier commandant de l'école à commander trois ans. Son successeur, le CV Dyèvre (promu CA) fut le premier officier général commandant l'École navale.

15 SHD Brest 10 M 1984/1, rapport de fin de commandement.

16 AN 19960451 13.

17 Lettre du 14 octobre 1985, SHD Brest 10 M 1985/12.

Dès 1985, la question du développement d'une activité de recherche est posée ouvertement¹⁸. Celle-ci n'est pas conçue comme une finalité, mais comme une contrainte statutaire des enseignants chercheurs, dont les statuts viennent d'être revus en France par la loi de 1984. Afin d'assurer l'attractivité de l'école, il convient selon la direction de permettre à des chercheurs affectés temporairement de disposer des installations leur permettant de mener leurs travaux.

Une nouvelle orientation est donnée aux projets de fin d'étude des élèves dès l'été 1984, pour les appuyer sur des travaux de recherche, et à partir de janvier 1985, l'amiral est épaulé par un conseiller scientifique, nommé sur recommandation du conseil de perfectionnement. Le conseil ne se saisit toutefois pas de ce sujet, qui reste entre les mains de l'école : la politique de recherche peine à se définir, et la tutelle ne perçoit pas immédiatement l'intérêt qu'il peut y avoir à disposer d'une entité de recherche au sein de son école. Dès lors, les thématiques susceptibles d'intéresser à la fois l'école et la marine tardent à émerger. Sous l'impulsion du CA Orsini, l'École navale propose ses premières orientations, qui la conduisent à se rapprocher de la délégation générale de l'armement (DGA). Les installations scientifiques se développent, en particulier le tunnel de cavitation. Fin 1986, l'ouverture d'un laboratoire est décidée pour septembre 1988, avec trois principes qui seront ensuite répétés à l'envi : cohérence avec la vocation maritime de l'école, non-concurrence avec les autres établissements d'enseignement supérieur, et acquisition d'équipements de qualité pour des résultats publiables.

198

Un conseil de la recherche scientifique de l'École navale est créé le 1^{er} mars 1988 pour examiner et évaluer les projets de programme envisagés par le laboratoire¹⁹. Il est présidé par le commandant de l'école. Cette évolution marque une rupture par rapport aux pratiques antérieures de la tutelle dans la mesure où la recherche échappe ici au conseil de perfectionnement, dont les préoccupations se recentrent sur la formation, alors que l'École navale entre dans une nouvelle ère, où recherche et formation doivent entretenir des liens beaucoup plus étroits que par le passé. À la même époque, se pose déjà la question de l'évolution du statut de l'établissement, dont on envisage la transformation en établissement public administratif²⁰, avec la possibilité de créer une fondation pour collecter des financements²¹.

18 Voir la fiche adressée au directeur du personnel le 9 décembre 1985 (SHD Brest 10 M 1985/12).

19 SHD Brest, 10 M 1988/13.

20 Voir fiche du 10 avril 1987 adressée au DPMM. Le statut d'établissement public n'est alors envisagé que pour le futur laboratoire de l'école, qui n'a quant à elle pas vocation à changer de statut (SHD Brest 10 M 1987/3).

21 Voir la fiche du 30 juin 1988 adressée au DPMM. L'idée – restée sans suite – est soufflée au CA Orsini par M. Pineau-Valencienne. Le but est de développer la

Conçue au départ comme une forme de « mal nécessaire » liée au statut des enseignants-chercheurs que l'école se trouve contrainte de recruter à partir du milieu des années 1980, la recherche n'intègre pas pleinement les compétences du conseil de perfectionnement. Cette instance peine en outre depuis déjà plusieurs années à proposer les orientations stratégiques d'une école qui évolue désormais dans l'environnement d'un enseignement supérieur qui s'est considérablement développé autour d'elle.

PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE TECHNIQUE

À quoi une école destinée à former des officiers de marine prépare-t-elle ses élèves ? La question est sans doute moins triviale qu'il n'y paraît au premier abord car elle invite à s'interroger sur les principaux facteurs d'évolution des contenus de formation. Ces contenus évoluent-ils à la faveur du retour d'expérience opérationnel, de l'évolution du contexte géopolitique, d'éléments de prospective stratégique, d'évolutions du contexte social, ou encore du progrès technique ? Parallèlement, se pose inévitablement la question de savoir qui assume la responsabilité de définir ces nouvelles orientations.

Le conseil de perfectionnement est depuis les origines de l'École navale le lieu d'expression privilégié du besoin de la Marine, mais ses propositions sont généralement formulées par l'école elle-même, et la périodicité de ses réunions est aussi aléatoire que son organisation est lourde. Deux tentations s'opposent de manière récurrente dans les propositions formulées : celle de l'affirmation d'une formation essentiellement professionnelle, marquée par une modération voire une critique des composantes académiques, et celle d'une ouverture sur l'enseignement supérieur et la société civile. Cette dialectique permanente porte en vérité davantage sur la définition de l'officier de marine : un marin, amené à commander des hommes, dans un contexte technologique évolutif. Si les deux premiers termes du débat font l'objet d'un consensus relatif, c'est autour du troisième que se cristallise l'essentiel des tensions.

Pourtant, si l'on observe la simple chronologie des grandes évolutions de la formation dispensée, on observe qu'elles sont généralement concomitantes de grandes évolutions technologiques ou de l'apparition d'une nouvelle génération de bâtiments de combat. Le constat de l'évolution du contexte technologique dressé en 1911²² est directement lié au renouvellement de la flotte, dont le programme de 1912 affiche un format ambitieux. Tandis qu'arrivent de nouvelles

recherche et d'améliorer ainsi la formation, selon le modèle développé par l'École polytechnique.

22 Rapport au président de la République, 3 juin 1911, *JORF* du 7 juin 1911, p.4441-4442.

classes de cuirassés dans la deuxième moitié des années 1930, la formation est à nouveau revue en profondeur et les diplômes d'ingénieurs délivrés sont reconnus par la commission des titres. Il en va de même lors de la modernisation de la flotte entamée sous la présidence du général de Gaulle : l'entrée dans l'âge de la dissuasion, le développement de la lutte anti-sous-marine, de l'aéronautique s'accompagnent d'une ambition renouvelée pour l'école, qui aboutit à l'inauguration de ses nouveaux bâtiments en 1965.

200 La concomitance des évolutions de la formation et des évolutions techniques traduit les préoccupations d'une armée qui se pense comme une armée technique, et doit préparer ses officiers à maîtriser des systèmes complexes. Cette préoccupation n'est pas propre à l'École navale : dans le contexte particulièrement difficile de la fin de la seconde guerre mondiale, alors que l'école peine à assurer la formation la plus élémentaire au métier de marin dans les locaux inadaptés de Clairac, le directeur par intérim de l'école des élèves ingénieurs mécaniciens²³ formule ses propositions détaillées de réforme : il recommande de ne pas allonger les études, de prendre en compte l'évolution des armes et du matériel, d'alléger les programmes, de les rendre plus pratiques au regard des connaissances déjà acquises avant l'école : « Il faut admettre la nécessité d'une formation intellectuelle militaire et technique en contact avec les réalités [...]. Il faut sortir [les élèves] de cette ambiance de "bachotage" du travail pour la note, viser à étendre leur culture générale. [...] Les programmes techniques suivent l'évolution du matériel : on y ajoute tous les ans sans jamais réduire les études à allure rétrospective²⁴. »

Quelques mois plus tard, il n'est pas possible de réintégrer les bâtiments de Brest, sévèrement endommagés par la guerre, et l'école s'installe à Lanvéoc-Poulmic. Tout est alors à reconstruire. Face au défi de la recréation intégrale d'une école privée de tout, le CV Cabanier, futur chef d'état-major de la marine (CEMM) du général de Gaulle, écrit au contre-amiral en charge des écoles pour lui proposer lui-même la rédaction d'une instruction relative à l'École navale. Il pose en outre les principes d'une méthode permettant de répondre dans l'urgence aux défis qu'il lui appartient de relever et réclame la tenue d'un conseil de perfectionnement pour prendre position sur l'épineuse question de l'implantation géographique de l'école²⁵. À la même époque, c'est vers le CNRS et le ministère de la production industrielle qu'il se tourne pour constituer la documentation de base d'une école à reconstruire intégralement.

Les interventions de l'état-major sur les programmes sont rares. Elles prennent place dans le cadre des relations des écoles avec leur tutelle, et relèvent d'ajustements

23 Ingénieur mécanicien en chef de deuxième classe Caillart.

24 SHD Brest, 10 M 1943/1945, lettre du 15 avril 1945.

25 SHD Brest, 10 M 1943/1945, note du 16 octobre 1945.

plus que de réformes de fond, qui appartiennent au conseil de perfectionnement. On observe ainsi en 1958 qu'à la faveur de la commission mixte réunissant l'École navale et l'École d'application des officiers de marine (EAOM), peu après l'entrée en fonction du CA Galleret comme amiral-écoles, ce dernier demande aux commandants de l'école et de la *Jeanne d'Arc* de prendre en compte l'évolution des techniques, avec l'entrée dans l'âge du nucléaire et des missiles. « Sans que cela constitue une addition sensible aux programmes d'instruction, la direction des écoles compte inclure dans les programmes, pour tenir compte des directives de l'état-major général, une rubrique "armes nouvelles" (armes atomiques, engins) qui sera étoffée au fur et à mesure de la réception de la documentation nécessaire²⁶. »

L'école ne part pourtant pas de rien : la physique nucléaire est déjà au programme de formation, la sécurité antiatomique au programme de l'EAOM. La question des « engins » est quant à elle ajoutée au programme d'artillerie, qui est alors toujours enseignée à l'école.

En 1985, immédiatement après l'avertissement lancé par la CTI²⁷, il ne s'agit plus d'apporter de légères modifications aux programmes, mais bien de réformer en profondeur la formation. Le commandant de l'école propose au directeur du personnel militaire de la marine (DPMM) des objectifs particulièrement clairs pour chaque discipline enseignée. Pour les sciences, il s'agit de « donner aux élèves une formation théorique de haut niveau qui leur permettra de s'adapter ultérieurement aux responsabilités techniques d'un officier et à l'évolution des technologies », mais aussi de « leur assurer une formation pratique permettant de mesurer les contraintes liées à la conception, à l'utilisation et à l'entretien des matériels »²⁸. Pour les officiers de la filière ST (mécaniciens), l'ambition est légèrement moindre : « ... suivre l'évolution des technologies et de participer à l'évolution des matériels ». Dans toutes les disciplines, quelles qu'elles soient, les objectifs ne sont que l'acquisition de notions fondamentales, et l'école reste le principal moteur des nouvelles orientations prises par la formation.

Les évolutions proposées sont en vérité majeures : rompant avec une longue tradition qui faisait de la formation scientifique un prérequis pour suivre une formation technico-pratique, l'école propose que l'adaptation à la technique se fasse ultérieurement. Après avoir allongé la durée de préparation du cours en 1959, elle est désormais obligée d'allonger la durée de formation de ses élèves officiers en y intégrant la formation scientifique comme un élément de la formation des futurs officiers, et non comme un simple prérequis. D'autre part, la proposition formulée

26 SHD Brest 10 M 1958/5. Le CA Galleret vient alors de succéder au vice-amiral (VA) Périès à la tête des écoles de la Marine. Les échanges de la commission mixte révèlent une volonté de professionnaliser les enseignements.

27 Commission des titres d'ingénieur. L'audit de l'École navale a lieu le 19 avril 1984.

28 SHD Brest, 10 M 1985/10, lettre au DPMM du 25 mars 1985.

conduit à revoir à la baisse les ambitions pour les élèves officiers mécaniciens, qui suivaient jusqu'alors une formation beaucoup plus robuste que leurs camarades de la filière « opérations » dans le domaine technique.

FAIBLE PRISE EN COMPTE DU RETOUR D'EXPÉRIENCE OPÉRATIONNEL

Préparer les futurs officiers à maîtriser des systèmes techniques complexes est un objectif permanent, et ce n'est qu'en de très rares occasions que les questions opérationnelles sont mises en avant pour justifier des choix de formation. Il n'y a guère que lors des vifs débats relatifs au choix d'un lieu pour l'implantation de la nouvelle École navale que des éléments de cette nature sont avancés, mais ils ne concernent en aucune manière la formation scientifique.

202

Trois critères essentiels pour la formation des élèves officiers ont déterminé le choix de Lanvéoc-Poulmic²⁹. Le premier fut celui de la qualité du plan d'eau, qui rend aisée la navigation des embarcations à voile ou motorisées dédiées à la formation maritime, mais plus à distance que l'ancienne école du port militaire de Brest. Le deuxième critère fut celui des terrains disponibles aux abords immédiats de l'école. En effet, la densité de l'habitat autour du site de Saint Pierre y rendait pour ainsi dire impossible la pratique des activités d'infanterie. Pourtant, cette partie de la formation des officiers de Marine est considérée comme importante, à la lumière du retour d'expérience de la guerre d'Indochine. Enfin, le site du Poulmic jouissait d'un atout considérable dans le contexte de l'après-Seconde Guerre mondiale, celui de la proximité avec un terrain d'aviation, qui devait permettre aux « bordaches » de se familiariser avec la troisième dimension aérienne, dont la primauté était alors un des enseignements majeurs du dernier conflit mondial. Le commandant de l'École navale formule explicitement le vœu d'une « organisation vers la mer et le ciel »³⁰. Le cas de la prise en compte du contexte opérationnel dans le choix du site de reconstruction de l'École navale inaugurée en 1965 reste donc un cas à part dans l'histoire de l'institution.

DES INTERVENTIONS POLITIQUES RARES MAIS DÉCISIVES

Une dimension politique apparaît enfin. La première a laissé des traces architecturales, avec l'inauguration du grand bâtiment des élèves en février 1965 par le général de Gaulle : le président de la République souligna en effet que les

29 Voir Jean-Marie Kowalski, « D'une rive de la rade de Brest à l'autre : une nouvelle École navale pour une nouvelle marine », *Revue d'histoire maritime*, n° 21, « Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine », 2015, p. 435-459.

30 Service Historique de la Défense-Vincennes, 3 DD2611, lettre au préfet maritime du 4 janvier 1957.

élèves de cette nouvelle école seraient une nouvelle génération, différente de celle de leurs aînés : « Votre destination, Messieurs, sera de ce fait, sans nul doute, très différente de ce que fut celle de vos aînés et vous aurez, vous avez déjà à vous adapter pour faire la guerre, le cas échéant, à des conditions de service, de vie, d'instruction et de formation qui sont très nouvelles. » La rupture générationnelle apparaît ici comme un aspect central du discours gaullien. Mentionnant les « grandes épreuves » auxquelles la marine devait se préparer, de Gaulle ajouta en incise : « Je ne parle pas seulement du passé, je parle de l'avenir », avant de poser en ces termes la relation entre la nation et sa marine : « Et pour ce qui est du pays, il s'agit, quand cela concerne la marine, d'en avoir une qui existe pour lui et non pas seulement pour elle³¹. » Le projet politique se déclina alors en une série de choix et d'orientations visant à façonner un nouvel officier de marine, contrastant fortement avec le profil – réel ou supposé – des générations antérieures. Lancé en 1957, le projet de reconstruction de l'École navale, qui voit son aboutissement avec la visite présidentielle, consacre en vérité l'affirmation d'une philosophie de formation innovante, destinée à satisfaire les besoins d'une marine mise au premier plan par l'évolution du contexte stratégique³².

L'intervention du politique dans la formation est également très sensible lors de la réforme des enseignements du milieu des années 1980. En juillet 1984, Edwige Avice est en effet la première femme nommée au poste nouvellement créé de secrétaire d'État auprès du ministre de la Défense. Cette dernière porte un intérêt tout particulier à la formation dans les grandes écoles militaires et au développement de l'esprit de défense. Elle prend donc la présidence du conseil de perfectionnement de l'École navale en décembre 1984, après le passage de la CTI qui a fortement incité l'école à « sortir de son isolement scientifique et technique³³ » en se mettant au niveau des autres grandes écoles et universités. Les orientations définies conduisent à réformer la formation sur un modèle universitaire : enseignements organisés en UV, création d'un département « génie maritime » et d'un département « robotique ». Il s'agit là d'un tournant politique fort : les considérations militaires n'apparaissent pas dans les directives données, qui visent en priorité à se mettre en conformité avec les exigences de l'enseignement supérieur. Bien qu'elle se fonde sur un constat partagé avec la CTI,

31 SHD Brest, 2011 ZH 039.

32 La presse quotidienne régionale consacre alors de pleines pages à l'inauguration. *Le Télégramme* désigne l'École navale comme une « moderne université » (17 février 1965). Il rapporte également les propos du général de Gaulle : « Vous serez les premiers à avoir entre les mains l'arme atomique », sans oublier sa rencontre avec les Français libres au monument des Tas de Pois.

33 Voir AN 19960451 13, commission des titres d'ingénieur, mission du 19 avril 1984 à l'École navale, rapport final du 3 juillet 1984.

l'implication de la secrétaire d'État poursuit un triple objectif, indépendant de celui de la commission. La qualité de l'enseignement dispensé à l'École navale ne permet en effet pas d'établir les liens souhaités avec l'enseignement supérieur ou d'autres écoles militaires étrangères, la référence étant alors l'US Naval Academy d'Annapolis aux États-Unis. Il s'agit en outre par cette ouverture de dispenser aux futurs officiers une culture humaniste de haut niveau, trop peu représentée. Enfin, l'enjeu sociétal majeur est alors celui de la féminisation du corps des officiers, entamée en 1983 selon une démarche très progressive³⁴. Le 12 novembre 1986, lors des discussions sur le budget de la Défense, Edwige Avice mentionne l'École navale en déclarant à propos des écoles militaires :

Elles sont en quelque sorte le creuset de l'institution de défense, mais ces écoles constituent aussi un lien puissant avec le monde civil [...]. Ces écoles ont connu ces dernières années de nombreuses améliorations qualitatives, ainsi qu'une politique générale d'allongement de la durée des études ou de renforcement de l'enseignement scientifique. Elles se sont un peu ouvertes aux personnels féminins. [...] Les écoles militaires ne peuvent pas vivre à l'écart des évolutions du pays. C'est pourquoi aussi il importe de savoir si les liens avec les universités seront maintenus, en particulier grâce aux conseils de perfectionnement, aux jurys d'examen et pour la reconnaissance des équivalences de diplômes avec les écoles d'ingénieurs civils et le troisième cycle universitaire. Le problème s'est notamment posé pour l'École navale et pour Saint-Cyr.

Le politique joue alors un rôle de premier plan dans le rapprochement du monde militaire avec l'université, dans un contexte où la qualité de l'enseignement dispensé à l'École navale paraît très éloignée des normes exigibles d'une grande école délivrant un diplôme d'ingénieur.

Préparant ses élèves à la maîtrise de systèmes techniques complexes, l'École navale a principalement fondé les évolutions de la formation dispensée sur le constat des évolutions de l'environnement technologique naval. En dépit des transformations de l'enseignement supérieur, rendues perceptibles dans son environnement proche par le développement de l'université et des autres écoles brestoises, celle-ci n'est pas explicitement encouragée par sa tutelle à se rapprocher de ce nouvel écosystème et reste privée des moyens de le faire. Le coup de semonce de 1984 provoque des évolutions salutaires, sans pour autant que les évolutions de sa gouvernance et de son statut ne lui permettent de mener à bien toutes les réformes envisagées.

34 Source : entretien du 11 mars 2020.

DIPLOMATION ET FORMATION : LE « GRAND ÉCART »

La complexité des rapports entretenus avec la formation académique soulève la question de la place accordée au diplôme d'ingénieur, que l'école est habilitée par la CTI à délivrer dès 1937. Si la formation des officiers de marine est pensée comme une formation professionnelle qui exige des connaissances scientifiques préalables, on peut s'interroger sur les finalités d'un diplôme d'ingénieur dont les exigences académiques semblent parfois venir s'opposer à celles de la formation professionnelle attendue. Une forme de consensus se dégage sur la formation générale de l'officier, dont les contours évoluent au fil du temps entre formation humaine et formation maritime, mais l'objectif de diplomation n'est pas entendu comme le corollaire de cette formation, entretenant une forme de malentendu autour de la question du diplôme.

MALENTENDU ORIGINAL

Pourquoi l'École navale délivre-t-elle un diplôme d'ingénieur ? La question est quelque peu biaisée : qu'ils soient issus des classes préparatoires ou non, les élèves de l'École navale pouvaient déjà en effet avant 1937 être ou bien ingénieurs de l'École navale ou bien ingénieurs mécaniciens de la marine.

Il importe donc de revenir sur les considérations qui ont conduit la marine à demander la reconnaissance du titre d'ingénieur par la CTI, dès 1937, au prix d'une réforme de la formation vivement contestée dès sa mise en œuvre. Le décret signé le 12 décembre 1937³⁵ par Albert Lebrun, Président de la République, attribue le titre d'ingénieur diplômé aux anciens élèves de l'École navale et aux anciens élèves ingénieurs mécaniciens de la marine. La lettre adressée par César Campinchi, ministre de la Marine pour justifier la demande d'attribution du titre d'ingénieur précise :

En raison de la sélection sévère qui préside aux admissions à l'École navale à l'école des élèves ingénieurs mécaniciens de la marine, du niveau élevé des matières scientifiques exigées à l'entrée puis enseignées à ces écoles, enfin de la pratique constante d'un matériel technique très moderne, les officiers de marine et ingénieurs mécaniciens de la marine possèdent des titres au moins équivalents à ceux qu'ont acquis les élèves de certaines écoles délivrant des diplômes d'ingénieur. La reconnaissance d'un titre d'ingénieur diplômé aux anciens élèves de l'École navale et de l'école des élèves ingénieurs mécaniciens apparaît en conséquence comme indispensable pour sauvegarder leurs intérêts moraux et matériels en

35 *JORF* du 19 décembre 1937, p. 13853.

particulier dans le cas où, pour des raisons diverses, ils s'orientent vers des carrières civiles, ayant un caractère technique.

Un peu plus de trois ans après la loi du 10 juillet 1934 instituant le titre d'ingénieur diplômé, l'École navale est en mesure d'attribuer ce titre à ses anciens élèves. Plusieurs facteurs viennent motiver cette demande, au premier rang desquels un besoin de reconnaissance par rapport aux autres formations scientifiques permettant d'obtenir des diplômes, au regard de la sélection, des enseignements reçus et de la technicité des matériels. La justification principale est ici celle de la reconversion dans une carrière civile des officiers de marine arrivés au terme de leur carrière militaire.

206 Reconnaissance sociale et réinsertion dans la vie civile apparaissent au premier plan d'une décision qui place l'École navale sur le même plan que les autres écoles ingénieurs dont le diplôme est désormais reconnu par la CTI. Le choix de la marine pour son école n'est pas ici motivé par les nécessités du métier. La question se pose donc des rapports entretenus par la formation reçue, le métier d'officier de marine, et la diplomation.

DES RÉTICENCES FORTES FACE À LA TENTATION DE L'ACADÉMISME

Quelques mois plus tard, les réactions du CV Barnouin, commandant de l'École navale, face aux évolutions de la formation, sont révélatrices d'une tension permanente entre les objectifs d'une formation qui se considère comme professionnalisante et le niveau scientifique que les systèmes techniques à mettre en œuvre sont réputés exiger.

Le 29 avril 1938, le commandant de l'École navale adresse ainsi un dossier relatif à l'allégement du programme d'enseignement au vice-amiral commandant en chef et préfet de la deuxième région maritime à Brest³⁶. Quelques mois seulement après l'attribution du titre d'ingénieur, la priorité est d'alléger des programmes, fixés par l'arrêté ministériel du 27 août 1937, qui ne peuvent pas être assimilés par les élèves. La missive énonce les nombreux travers d'une formation jugée impropre à développer le sens marin et l'esprit de promotion d'élèves trop enfermés dans leurs études. En quelque soixante-quinze pages, le CV Barnouin formule une série de propositions dans lesquelles le titre d'ingénieur n'est jamais mentionné. Seule compte la nécessité de former des marins, dans une scolarité qui n'associe que très marginalement des enseignants civils, pourtant présents depuis les origines de l'école. Enfin, la formation au commandement des futurs officiers est tout simplement absente des programmes.

36 SHD Brest, 10 M 1938/1.

L'essentiel de l'instruction est alors délivré par des cadres militaires, et malgré les ambitions affichées, l'état des lieux de la formation à la fin de l'année 1937 pointe paradoxalement de sérieuses lacunes en formation maritime, dues à un manque de personnel, de moyens, mais aussi de temps passé à la mer. Les propositions formulées par le CV Barnouin conduisent à la mise en place d'un plan d'urgence qui diminue de 11 % de volume horaire scientifique, sur ordre du ministre, qui prend en considération les propositions de l'école, fondées sur les réactions de ses élèves et de ses cadres. Avant la guerre, l'École navale consacre environ les deux tiers du temps de formation à la formation maritime, et pourtant la hiérarchie de l'école juge cette formation insuffisante. À peine installée dans de nouveaux bâtiments, dotée d'un nouveau programme, l'école peine à prendre ses marques.

Le 5 mai 1938, le CV Barnouin adresse son rapport sur la formation au CV Auphan, qui vient de prendre ses fonctions de commandant de la *Jeanne d'Arc*. Usant d'un ton direct, Barnouin dit : « [Le rapport] contient des propositions concrètes qui permettront, je l'espère, de commencer à remédier à deux inconvénients que nous avons constatés dès nos prises de fonctions, vous et moi – l'abus du mandarinate et le défaut de sens marin – chez nos *midships*³⁷. »

La critique porte donc sur les programmes, mais aussi sur une pédagogie jugée inadaptée. Il poursuit en précisant que cette révision du programme n'est pour lui qu'une étape vers une transformation plus radicale nécessitant de toucher à la structure même de la formation. Il ajoute enfin que ces problèmes sont d'autant plus sensibles que l'école est désormais à terre et que la situation doit pouvoir s'améliorer dès que les travaux auront été entrepris sur le port militaire pour permettre aux *midships* d'accéder facilement aux embarcations. C'est en effet pour permettre l'accès à des installations techniques que l'École navale avait été mise à terre, à Lanion dans un premier temps, avant de rejoindre le site de Saint-Pierre.

La tension persistante entre les objectifs de formation de marins et les exigences d'un environnement technique complexe nourrit des réflexions récurrentes au fil des rapports. Sur la période étudiée, tous les rapports de fin d'instruction ou presque relèvent une faible appétence des élèves pour les enseignements scientifiques, modérée tout juste parfois par l'espoir exprimé que les réformes futures de la formation scientifique permettront de corriger ce travers. Nombre de rapports de fin de commandement des commandants de l'école soulignent quant à eux ce qu'ils considèrent comme une formation équilibrée que rien ne devrait remettre en cause, au risque de bouleverser les grands équilibres mentionnés³⁸ :

37 SHD Brest, 10 M 1938/1.

38 SHD Brest, 10 M 1964/3. Le 10 septembre 1964, le rapport de fin d'instruction de la promotion 1962 souligne : « Dans l'ensemble, la promotion 1962 a peu travaillé les disciplines scientifiques. Les résultats obtenus dans celles-ci (mathématiques, électrotechnique, électronique, physique nucléaire, etc.) sont très faibles. »

qualité du corps enseignant jugée souvent médiocre en dépit de la présence de professeurs agrégés détachés qui donnent satisfaction, et faible investissement d'élèves peu intéressés par des enseignements jugés peu en lien avec leur futur métier forment les principaux ingrédients d'une critique récurrente.

Pourtant, le 2 septembre 1965, le CV Bourdais, commandant l'école, écrit à propos de la promotion suivante : « Dès leur arrivée, les élèves ont été avertis de l'importance accrue donnée à la culture scientifique. Ils se sont mis, avec plus d'ardeur qu'on ne pouvait le supposer, au travail de préparation du CES de TMP [techniques mathématiques de la physique]³⁹. » Les résultats sont pourtant médiocres : 43 % de réussite. En deuxième année de CES d'électronique, seulement deux sur cinquante-quatre réussissent.

208

Ce demi-échec peut être attribué en partie à la dispersion des études à l'École navale où les élèves passent sans transition des matières académiques à des activités militaires ou maritimes. Cette dispersion est inévitable, et rend les études scientifiques plus difficiles à l'École Navale qu'en Faculté. Mais l'absence de professeurs qualifiés est la cause principale des résultats insuffisants dans ces disciplines.

Quand des professeurs qualifiés venus de l'université sont recrutés, leur enseignement passe pour inadapté à l'auditoire : « Le cours de TMP a été enseigné en 1963-1964 par un professeur de faculté qui s'est peu adapté à son auditoire. » Quand ce n'est pas le caractère universitaire des enseignements qui est dénoncé, c'est la jeunesse des recrues qui explique l'échec : « Un jeune scientifique qui vient faire ses débuts de professeur à l'École navale ne sait pas encore à quel niveau il doit se situer ni quelle orientation il doit donner à son cours. Il a tendance au début à trop vouloir calquer son cours sur celui des facultés et il lui faudrait un ou deux ans d'expérience pour donner un enseignement adapté aux besoins de l'École navale et de la marine. »

Le 18 octobre 1984, en pleine réflexion sur la refonte des programmes, la communication du directeur des études destinée aux élèves sur la formation scientifique résume l'incompréhension qui demeure sur la finalité d'une partie des enseignements. Après les avoir invités à lire la phrase de l'amiral Leenhardt : « Le besoin de connaissances scientifiques pour la mise en œuvre des matériels se révélera de plus en plus fort. », le capitaine de frégate (CF) d'Hautuille conclut par une citation de Baudelaire : « Il faut travailler, sinon par goût, du moins par désespoir, puisque, tout bien vérifié, travailler est moins ennuyeux que s'amuser⁴⁰. »

39 SHD Brest, 10 M 1965/5.

40 SHD Brest, 10 M 1985/4.

Il existe une forme de paradoxe propre à une école et une marine soucieuses de conserver le titre d'ingénieur, tout en distinguant dès les origines de manière explicite les objectifs de formation et de diplomation. Ce paradoxe se nourrit du décalage entre des objectifs professionnels revendiqués, mais rarement décrits, et un cadre technique général d'exercice du métier peu documenté, laissant à l'École navale le soin d'émettre elle-même des propositions dans un contexte incertain.

Cette incertitude favorise l'émergence d'une animosité parfois non dissimulée de la part d'anciens élèves prompts à critiquer vertement les évolutions de la formation. Le 2 février 1972, le CV de Cazanove⁴¹, écrit à la fois au DPMM⁴² et à l'Association des anciens de l'École navale (AEN) pour se plaindre d'un article de la revue des anciens, *La Baille*, remettant en cause les évolutions de la formation d'une école qui perdrait son âme, à une époque où l'École navale se réforme : acquisition de son premier ordinateur, premières relations avec la jeune université de Bretagne Occidentale, réception de nombreux hôtes de marque, dont l'amiral Gorchkov, et mise en valeur la toute nouvelle résidence du commandant de l'école, conçue comme un moyen de rayonnement. Le 5 février 1972, il écrit à l'AEN :

Le résumé de la « bonne étude » sur l'École navale paru dans le dernier bulletin de l'AEN, est venu raviver l'inquiétude et l'impression désagréable ou amusée que donnent ici, aux officiers et aux élèves, ces études sur l'École. [...] Cet article, s'il était pris au sérieux, ne manquerait pas de toucher également le moral et la cohésion de l'équipe d'officiers instructeurs responsables de leur formation. Sa lecture par les officiers des autres grandes écoles militaires françaises risque d'annihiler les efforts entrepris pour justifier la réputation que l'École navale mérite toujours. Sa communication très probable aux fédérations et associations d'ingénieurs, ou à la presse, au moment où vont être déterminées les équivalences de diplôme à l'échelon européen, risque d'entraîner une dévaluation du diplôme d'ingénieur E.N.⁴³.

La remise en cause des évolutions de l'école est alors vive : niveau de formation scientifique, peu de cas fait des traditions, place insuffisante accordée à la voile, manque de culture générale, formation maritime jugée médiocre, crise des vocations, rythme de la formation, rien n'est épargné à l'École navale dans *La Baille*, au point de provoquer la colère de son commandant.

41 Le CV de Cazanove fut le troisième et dernier ancien membre des Forces navales françaises libres (FNFL) à commander l'école après les CV Cabanier et Lahaye. Il fut également le premier commandant à occuper ce poste trois ans.

42 VA Bourdais, ancien commandant de l'école.

43 SHD Brest, 10 M 1972/1.

En 1972, la querelle des anciens et des modernes fait rage, variation autour du thème connu d'une formation qui préparerait aujourd'hui moins qu'hier les jeunes officiers à leur futur métier, mais à la différence de 1938, ce n'est pas le commandement de l'école qui porte la critique.

FORMATION DE L'OFFICIER ET FORMATION PROFESSIONNELLE : CONSENSUS ET MUTATIONS PROFONDES

210

Si les débats sont toujours vifs au fil du temps sur la place des enseignements scientifiques et sur la formation professionnelle, une forme de consensus semble se dégager sur la formation générale de l'officier de marine, sans pour autant que ce consensus soit formalisé avec clarté, et sans que les éléments constitutifs de sa formation soient bien établis. En revanche, les aspects strictement professionnels de la formation subissent des transformations importantes qui tendent à les rejeter hors de la formation initiale, au profit d'une formation scientifique dont la nécessaire connexion aux réalités du métier est maintes fois rappelée.

Bien que le périmètre des différents domaines de formation évolue au fil du temps, de grandes tendances semblent pouvoir se dégager, qui permettent d'établir un triptyque de la formation, organisée autour de la formation de l'officier, du marin militaire, et de l'ingénieur. Trois périodes semblent se dégager : l'avant-guerre, selon le programme mis en œuvre en 1938, les années 1960, avec la réforme de l'enseignement concomitante de l'inauguration de l'École navale, et la crise de 1984, dont les conséquences sont perceptibles aujourd'hui encore.

1938 : UNE FORMATION MARITIME, PEU SCIENTIFIQUE

En 1938, on ne distingue pas encore les trois grands domaines de la formation en vigueur aujourd'hui⁴⁴. La formation au métier l'emporte de beaucoup, dans la mesure où c'est une formation générale d'officier de marine que l'on vise. L'École navale de 1938 forme avant tout des marins⁴⁵, auxquels on attribue un titre d'ingénieur : les bases de la navigation y occupent une place importante, aux côtés des rudiments de l'artillerie, de la mise en œuvre des torpilles et des transmissions. En revanche, la formation scientifique est d'autant plus réduite qu'elle s'apparente dans plusieurs disciplines à une formation professionnelle. Conçue comme

44 Le triptyque « marin, officier, ingénieur » est venu remplacer en 1985 la répartition tripartite entre formation générale, formation professionnelle et formation scientifique qui était jusqu'alors en vigueur.

45 La FMM (formation au métier de marin) représente 62,35 % du volume de formation, la FS (formation scientifique) 23,46 % et la FHM (formation humaine et militaire) 14,20 %.

préalable à une formation technique, elle est alors limitée. Le concours permet quant à lui de recruter des élèves dont le profil intellectuel est jugé nécessaire pour suivre une scolarité exigeante. Enfin, la formation humaine de l'officier de marine est alors quasi inexistante. Elle est constituée pour moitié d'histoire et de langues, et pour moitié d'infanterie. La formation pratique au commandement est totalement absente des programmes, et la formation d'officier se limite aux échanges entre cadres de contact et élèves, sans que les contenus de cette formation soient formalisés et inscrits dans les objectifs.

À LA VEILLE DE L'INAUGURATION DE LA NOUVELLE ÉCOLE, UNE DOMINANTE PROFESSIONNELLE FORTE

La logique qui perdure est celle d'une formation qui se veut professionnelle, mais dans laquelle se dessinent certains des équilibres contemporains. La part consacrée à la formation humaine a fortement augmenté par rapport à ce qu'elle était avant la guerre⁴⁶. Les évolutions entamées à partir du milieu des années 1950 ont permis l'introduction d'une formation militaire et morale, d'une formation civique et sociale, de conférences d'intérêt général, de cours de géopolitique ainsi que la mise en place d'un voyage d'études à Paris. L'École navale se considère toujours comme une école professionnelle, dans laquelle les enseignements scientifiques sont en dessous de la place qu'ils occupaient en 1938. Si leur volume reste faible, on observe cependant l'introduction de disciplines telles que l'électronique, l'électrotechnique ou encore la physique nucléaire, qui amorcent une transformation de la formation par la prise en compte de disciplines qui ne font pas partie des enseignements scientifiques des classes préparatoires aux grandes écoles (CPGE). Le différentiel avec la formation humaine s'explique par la prise en compte des activités obligatoires de sport dans cette dernière.

1984: AVANT LA « CRISE », UNE FORMATION ÉQUILIBRÉE EN APPARENCE, MAIS PEU SCIENTIFIQUE

Qu'en est-il lorsqu'éclate la crise 1984 ? Il convient ici de distinguer les filières OT (opérations) et ST (mécaniciens)⁴⁷.

Avant 1984, la formation humaine occupe une place légèrement plus importante que le reste de la formation. La formation scientifique est montée en puissance,

46 La FHM compte pour 31,97 % du temps de formation, la FMM 50,24 % et la FS 17,79 %.

47 Pour les officiers mécaniciens, la FHM représente 35,40 % des enseignements, la FMM 33,35 % et la FS 31,26 %. Pour les officiers de la filière opérations, la FHM représente 34,88 %, la FMM 47,38 % et la FS 17,74 %.

mais on observe que certains éléments relèvent plus de la formation maritime, qui voit sortir de son périmètre certains cours tels que ceux qui concernent l'énergie et la propulsion. La formation scientifique croît également par introduction d'éléments nouveaux, tels que les cours d'informatique, considérés alors comme des cours de sciences appliquées. Toutefois, la répartition de cette formation scientifique en trois composantes (sciences fondamentales, sciences appliquées et techniques de base) témoigne de la réalité d'un enseignement peu scientifique dans lequel la formation technique représente plus de la moitié des enseignements, et les sciences fondamentales un tiers seulement. Leur caractère appliqué est quant à lui très faible. Ces chiffres doivent être mis en perspective avec le fait que le temps de formation est limité par des stages, activités de tradition, activités militaires en tout genre, qui font que l'école évalue *in fine* que la part de la formation scientifique des mécaniciens n'est en vérité que de 18 % du temps théoriquement disponible pour la formation, dans la mesure où les élèves ne sont véritablement disponibles pour la formation que pendant un peu plus de la moitié de leur temps de présence à l'école. Un élève officier mécanicien ne passe alors en réalité que 6 % de son temps à suivre des cours de sciences fondamentales.

La formation est plus déséquilibrée encore pour les officiers de la branche opérations, dont la formation scientifique est toujours réduite, et reste au niveau des années 1960, même si les contenus ont quant à eux quelque peu évolué. L'École navale demeure pour ces officiers, qui forment l'essentiel des promotions, une école professionnelle qui forme au métier de marin, dans laquelle seule la formation humaine joue un rôle plus important que par le passé. Les sciences fondamentales ne représentent alors que 20 % de la formation scientifique, soit moins de 4 % de la formation, et moins de 2 % du temps passé à l'école. En d'autres termes, les élèves de la filière opérations ne suivent quasiment pas de cours de sciences. Les matières scientifiques et techniques sont ainsi qualifiées de « teinture » par la CTI qui conclut : « Si pour des matériels conventionnels à évolution lente (ex. diésels) l'école est encore à un niveau convenable, pour des techniques à évolution rapide (ex. électronique, informatique) elle n'a pas su s'adapter et la lourdeur des structures lui permet difficilement des modifications convenables et en temps utile⁴⁸. » Non seulement le volume des enseignements scientifiques est insuffisant, mais l'incapacité structurelle à s'adapter de l'école lui interdit alors d'évoluer qualitativement.

48 Voir AN 19960451 13, commission des titres d'ingénieur, mission du 19 avril 1984 à l'École navale, rapport final du 3 juillet 1984.

En seulement un an, au prix de fortes contraintes pour les élèves et leurs cadres, le volume global de la formation scientifique double pour les élèves de la filière opérations. L'objectif de huit cents heures de formation scientifique déterminé par la DPMM est atteint immédiatement⁴⁹. Ce volume d'enseignement correspond à celui des ENSI. Il s'agit désormais d'atteindre un niveau scientifique permettant de suivre les cours d'école de spécialité, puis les cours de spécialisation des grandes écoles d'ingénieurs. L'ouverture vers l'université et l'industrie est alors une priorité. Le volume d'enseignement scientifique s'accroît dans des proportions encore plus importantes pour la filière des mécaniciens. Si la formation peut être considérée comme équilibrée pour les élèves de la filière opérations, on observe pour les mécaniciens une forte diminution de la proportion de formation maritime⁵⁰. Des matières nouvelles sont introduites dans la formation scientifique, mais on observe que parallèlement, la formation humaine des officiers gagne alors en volume, tout en restant dans les mêmes proportions que dans les années précédentes. L'accent est davantage mis sur la capacité à commander, confirmant une évolution entamée dès la deuxième moitié des années 1950. Une tendance lourde se dégage à partir de ce moment : celle d'une formation humaine et militaire visant à donner les bases militaires, tout en développant la capacité à commander et à comprendre l'environnement d'action.

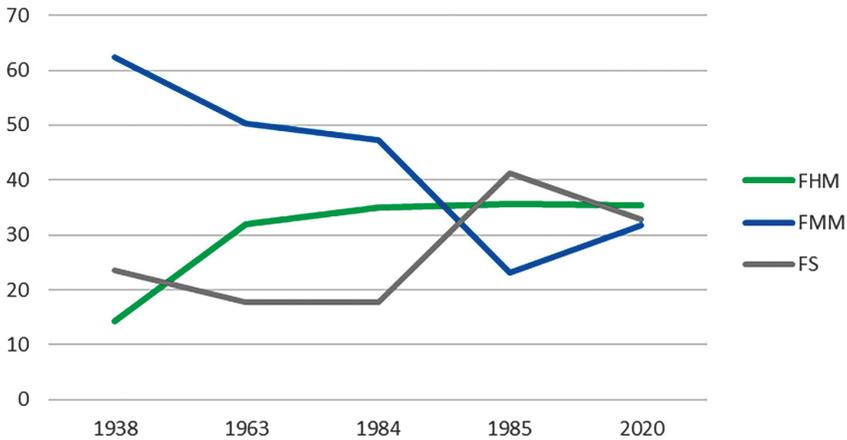
Dans le domaine scientifique, les transformations sont très profondes, car c'est un double mouvement qui s'opère. Le premier voit les enseignants chercheurs progressivement remplacer les professeurs agrégés sans pour autant s'y substituer totalement. Le second voit la formation maritime se vider progressivement de ses éléments de spécialité, et se recentrer sur les compétences nautiques. Les autres composantes (notamment détection et transmissions) se muent progressivement en enseignements scientifiques des disciplines académiques liées à ces domaines. Par ailleurs, la formation maritime fait figure de pionnière de la révolution numérique dans la mesure où dès 1984, les études sont lancées pour doter l'école d'un simulateur de navigation, qui permettra de substantielles économies de temps de formation et d'argent⁵¹.

49 Voir AN 19960451 13, dossier « École navale » de la CTI, annexe à la lettre n° 11 DEF/DPMM/ECOLES/NP du 19 février 1985.

50 La FHM représente 35,74 % des enseignements des officiers de la filière opérations, la FS 33,21 % et la FMM 31,05 %. Pour les officiers mécaniciens, la FHM représente également 35,74 %, la FS 41,16 % et la FMM 23,10 %.

51 La démarche est particulièrement innovante, aucune marine au monde n'étant alors dotée d'un tel outil. L'économie envisagée est substantielle : on estime alors le coût horaire d'un simulateur à 210,50 francs contre 2530 francs de l'heure pour un bâtiment-école.

Dès lors, la conservation d'une vocation professionnelle forte continue d'être affirmée de manière récurrente par la hiérarchie de l'école, tiraillée entre les exigences universitaires de la diplomation et ceux de la formation. Les problèmes deviennent dès lors très pratiques : dans les partiels⁵² dirigés par des enseignants chercheurs au sein de la nouvelle entité de recherche, l'école souhaite affecter des officiers mariniens issus des spécialités concernées afin d'assurer les fonctions de chefs d'ateliers permettant d'assurer le lien avec l'environnement professionnel. D'autres partiels, dédiés davantage à la formation, doivent quant à eux être dirigés par des officiers. Atteindre ces objectifs requiert des moyens humains et matériels importants dans un contexte où la ressource humaine se fait rare au cours des années 1990 et plus rare encore à la fin de la décennie avec la fin du service national, qui prive l'école de la ressource toujours renouvelée jusqu'alors des assistants, remplacés ultérieurement par des enseignants-chercheurs et des doctorants.



1. Évolution de la répartition des enseignements

Dans son discours prononcé lors de l'inauguration le 30 janvier 1989, Jean-Pierre Chevènement, ministre de la Défense, affirmait à propos du laboratoire de l'École navale : « Je suis heureux de noter que le choix des disciplines qui y seront développées est le résultat d'une collaboration étroite entre la marine nationale et la direction des constructions navales, et que ce choix est orienté vers l'une des préoccupations essentielles du moment, puisqu'il est lié à la discrétion de nos bâtiments⁵³. » Par cette affirmation, il se plaçait dans une tradition ancienne, reliant la formation des officiers à la technique des bâtiments plus qu'aux opérations, mais il donnait une orientation nouvelle à l'école, en lui confiant la mission de satisfaire les besoins de la Marine en matière de recherche,

52 Départements.

53 SHD Brest, 10 M 1989/10.

mission qui n'avait jusqu'alors pas été celle des marins, et qui l'était encore moins depuis que les ingénieurs du génie maritime avaient cessé d'être placés sous l'autorité de l'état-major de la Marine avec la création de la DMA⁵⁴ en 1961. Cette nouvelle mission, très innovante par rapport à la tradition scientifique et industrielle française, ne put cependant s'appuyer rapidement ni sur les instances nécessaires à la coordination entre parties concernées ni sur les structures propres à un établissement d'enseignement supérieur nécessaires au développement de la recherche.

L'impératif d'une formation scientifique de qualité soutenue par une recherche servant les intérêts de la Marine était affirmé, sans pour autant renier la vocation première de l'école. Dédiée essentiellement à la formation de marins jusqu'en 1940, l'École navale a progressivement intégré la nécessité de former des chefs militaires. Les évolutions amorcées après 1984 marquent le début d'une troisième étape d'autant plus cruciale que la formation scientifique, considérée initialement comme un prérequis d'une formation technico-professionnelle, fait à partir de cette date face aux enjeux de sa transformation en objectif d'une formation initiale diplômante préparant au premier emploi d'officier et donnant les capacités de poursuivre une formation de spécialité.

Installée sur un site voué en 1945 à n'accueillir que les « bordaches », l'école est parvenue à s'intégrer dans l'écosystème d'un enseignement supérieur qui s'est développé autour d'elle, en accueillant toujours plus d'élèves... parmi lesquels seuls les « bordaches » et quelques étudiants civils suivent une formation scientifique.

215

54 Délégation ministérielle pour l'armement, ancêtre de la DGA.

CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*