

1917

De nouveaux grades et la consécration des marins du ciel

Alors que la guerre sous-marine bat son plein depuis le 1^{er} février 1917, la Marine nationale connaît des évolutions importantes en cette année capitale : changements relatifs aux statuts des marins et modifications – durables ou simplement de circonstance – de leur uniforme.

À la fin du XIX^e siècle, on s'était interrogé sur le statut des lieutenants de vaisseau anciens (souvent plus de quatorze ans dans le grade, parfois jusqu'à dix-huit ans !) : pendant quelques mois de 1899, s'inspirant d'une pratique en vigueur de 1816 à 1819⁽¹⁾, les 150 plus anciens lieutenants de vaisseau étaient devenus « lieutenants de vaisseau majors » et une ancre devait prendre place au-dessus de leurs trois galons. Solution finalement abandonnée. Une nouvelle est envisagée en 1901 : le rétablissement du grade intermédiaire de capitaine de corvette. Il est refusé par le ministère des Finances : trop cher... Ce grade n'était pourtant pas une nouveauté ; il avait existé de 1831 à 1848, les capitaines de corvette ayant alors vocation à commander des corvettes... En 1913, le ministre de la Marine dépose une nouvelle fois un projet de loi relatif au rétablissement de ce grade. Rien n'y fait. Pourtant, en pleine guerre, le 16 juin 1917, une loi finit par aboutir en ce sens, plus de 100 ans après la création du grade de chef de bataillon dans l'armée !

LA SUPPRESSION DU GRADE D'ASPIRANT

La même loi supprime temporairement le grade d'aspirant de marine, les élèves de l'École navale et de l'École des élèves-officiers de marine étant directement nommés enseignes de vaisseau de 2^e classe à la fin de leur formation accélérée. La Première Guerre mondiale terminée, le grade d'aspirant, conféré aux élèves des écoles de formation d'officiers comptant au moins une année de présence au



© COLLECTION PARTICULIÈRE

Lieutenant de vaisseau portant une casquette de mer et un veston avec des galons de taille réduite et chevrons de présence au front.

service, sera recréé le 7 décembre 1918. Mais, l'aspirant, avec une équivalence située entre les grades de premier maître et de maître, appartiendra désormais aux équipages de la flotte, et non plus au corps des officiers de marine.

LA CRÉATION DU GRADE DE MAÎTRE PRINCIPAL

Le 16 juin 1917, le corps des équipages de la flotte voit la création du grade de maître principal, correspondant à celui d'adjudant-chef dans

l'armée, apparu en 1912. Il s'agit d'un nouveau grade, alors que l'appellation a déjà été utilisée de 1865 à 1882 pour enrichir le sommet de la hiérarchie de la maistrance des arsenaux. Un décret du 25 juillet suivant précise les spécialités pour lesquelles le grade de maître principal est accessible : manoeuvrier, timonier, canonier, fusilier, torpilleur, électricien et pilote. En sont donc exclues les autres spécialités. Il faut rappeler à cet égard que bien des spécialités des équipages de la flotte conservent une hiérarchie limitée jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Aux dires de la réglementation de l'époque, les maîtres principaux avaient vocation à occuper des emplois dévolus jusqu'alors à des enseignes de vaisseau. Certains commandements pouvaient leur être attribués. Cela constituait une évolution notable, vraisemblablement poussée par la multiplicité des petits bâtiments qui, en Atlantique, en Manche et en mer du Nord, contribuaient alors à la chasse aux sous-marins allemands et au dragage de mines.

LES RIGUEURS DE LA GUERRE S'APPLIQUENT ÉGALEMENT À LA TENUE DES MARINS

La guerre sous-marine à outrance décidée par Guillaume II en janvier 1917 renforce les difficultés d'approvisionnement. Au mois de mai 1917 interviennent officiellement les premières vraies restrictions sur l'uniforme des marins embarqués. Car, si depuis décembre 1915, le port de la tenue de cérémonie est suspendu, ce qui a conduit à débarquer bicornes, habits brodés et pantalons à bandes d'or, nos fusiliers marins sont les seuls à subir de réelles difficultés d'habillement, à l'image de celles qui affectent toute l'armée. Aussi, le 18 mai, en raison de la hausse du prix des matières premières et de leur pénurie, on rend réglementaire le port d'insignes de grade de dimensions réduites, comme cela est déjà pratiqué dans l'armée : galons de 60 mm de longueur, au lieu du tour de manche complet pour les officiers et du demi-tour pour les officiers marinières et l'équipage, et de 12 mm de largeur pour les maîtres, seconds maîtres, quartiers-maîtres et matelots au lieu de 22 mm.

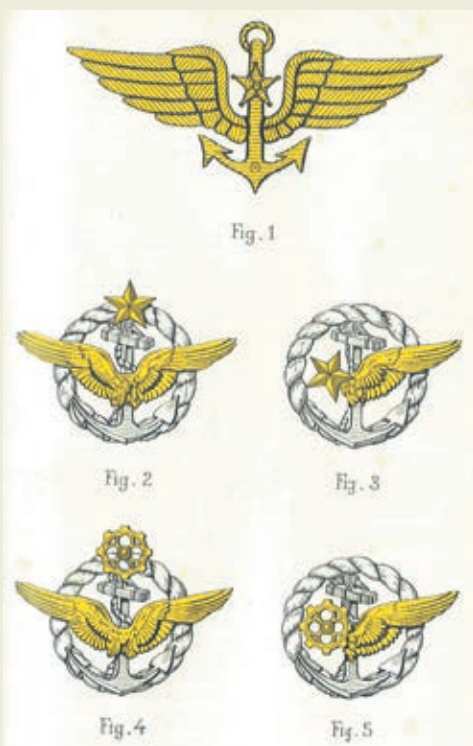


© SHD TOULON

Remise de décorations à Cherbourg à la fin de la guerre. À noter, la disparité des tenues des maîtres et des seconds maîtres.

Devaient suivre plusieurs mesures allant dans le sens de l'économie jusqu'en décembre 1917, dont les plus emblématiques seraient la généralisation aux officiers marins du port de la casquette dite « de mer » – introduite en

1913 pour simplifier la tenue des officiers exclusivement – et la suspension jusqu'à nouvel ordre de la confection des redingotes pour les officiers marins, dès lors autorisés à porter le veston en toutes circonstances, y compris lors des cérémonies. Il faudra attendre 1923 pour supprimer les restrictions, leur liste s'allongeant encore en 1918.



Extrait de l'instruction instituant les insignes de brevet métalliques de poitrine de l'aéronautique navale (extrait du Bulletin officiel de la Marine de 1917).

DE NOUVEAUX INSIGNES POUR L'AÉRONAUTIQUE MARITIME

Le 26 décembre 1914, le ministre de la Marine décide d'attribuer des insignes distinctifs au personnel de l'aéronautique maritime. Ces insignes, brodés directement sur le haut de la manche gauche pour le personnel non officier ou brodés sur un brassard pour les officiers, spécifiques à chaque brevet militaire – pilote d'aérostation, pilote d'aviation, mécanicien d'aéronautique – sont en tous points conformes à ceux adoptés par le ministère de la Guerre (l'ancre ou le grappin – équipement indispensable aux ballons et aux dirigeables, de l'Armée ou de la Marine – ne distinguant alors que les brevetés d'aérostation).

Signe de l'importance croissante du fait aérien dans la Marine et conséquence de l'adoption d'insignes métalliques en septembre 1916, la circulaire du 18 avril 1917 introduit pour la première fois des insignes spécifiques au personnel de l'aéronautique maritime : insigne de bras sur la manche gauche (ancre ailée et étoilée) et brevets métalliques sur la poitrine (pilote et observateur d'hydravion, pilote et personnel navigant de dirigeable).

À l'exception des insignes relatifs aux diri-



© COLLECTION PERSONNELLE

Maître en redingote aux galons de taille réduite (mesure d'économie restée en vigueur jusqu'en 1924).

geables, 100 ans après leur création, ces distinctions font toujours la fierté des hommes et des femmes de l'aéronautique navale.

VA ÉRIC SCHÉRER
Auteur de *Équipages et fonctionnaires de la Marine, corps et uniformes 1830-1940*, Bernard Giovanangeli Éditeur, novembre 2017, 368 pages, 38 euros.

(1) Elle avait consisté à attribuer une équivalence de chef de bataillon aux 50 plus anciens lieutenants de vaisseau.