

Les nouvelles spécialités de l'équipage après la Deuxième Guerre mondiale

La Deuxième Guerre mondiale fit notablement évoluer le combat naval. Si les métiers et les spécialités purement maritimes ou de vie courante n'en furent pas affectées, la guerre en introduisit de nouveaux du fait de la généralisation de nouveaux équipements (sonar, radar), mais aussi de l'essor des opérations aéromaritimes. Ces dernières introduisirent de nouveaux métiers pour le personnel volant, mais aussi de nouveaux, à terre ou embarqués, pour mettre en l'air les avions et assurer la sécurité et le succès des vols.

Dans cet article, nous nous proposons d'examiner l'évolution des spécialités de l'équipage dans les dix années qui suivirent la fin de la Deuxième Guerre mondiale, en partant de la situation des métiers exercés par les marins en 1940, qui est décrite dans notre ouvrage *Équipages et fonctionnaires de la Marine. 1830 – 1940. Corps et uniformes*.

1. Les nouvelles spécialités liées aux armes et équipements.

Naturellement, les évolutions des spécialités embarquées trouvèrent leur origine dans les opérations réalisées par les Forces Navales Françaises Libres puis la Marine unifiée en 1943. Ce sont en effet les équipements, dont la généralisation s'imposa au contact des Alliés, qui les justifèrent.

Le premier nouvel équipement est l'ASDIC (*Allied Submarine Detection Investigation Committee*) qui allait révolutionner la lutte contre les sous-marins. Avant l'armistice de juin 1940, la *Royal Navy* avait cédé à la Marine nationale trois patrouilleurs et huit chalutiers équipés de l'ancêtre de cet équipement, mais c'est principalement à bord des corvettes de la France Libre qu'il révéla dans des mains anglaises d'abord – la corvette *Lobélia* embarqua à l'origine huit marins britanniques¹ –, puis françaises, toutes ses performances. Au moment de leur entrée en guerre, les Américains disposaient d'un appareil analogue, le sonar (*Sound Navigation Ranging*).

Le deuxième équipement, mis en service en parallèle était le RDF (*Radio Detection Finder*), capable de détecter et goniométriser les émissions radio des sous-marins allemands. Il était mis en œuvre par des radiotélégraphistes, une spécialité existant depuis 1921, ou des électriciens, une spécialité créée en 1912. Le troisième équipement était le radar ; le type 271 équipa les corvettes de la France Libre².

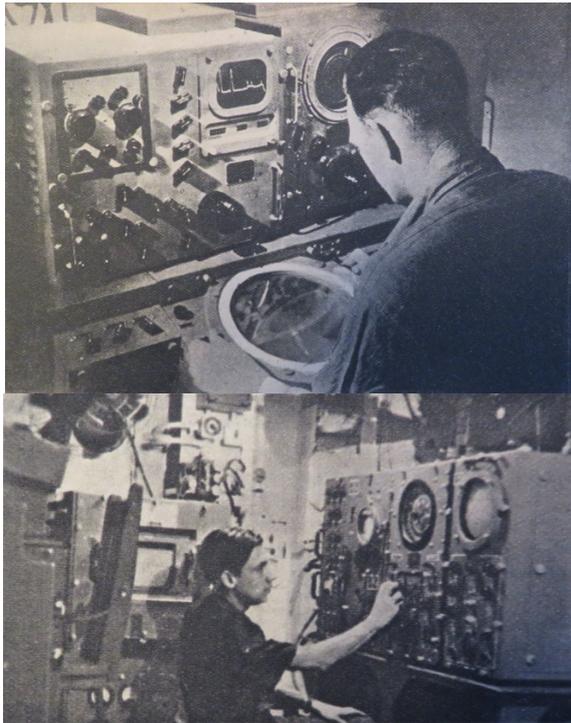
Tous ces équipements furent globalement mis en œuvre par des marins de toutes spécialités recevant l'instruction adaptée, et cela jusqu'au 29 décembre 1942 (ordre n°1209 FNFL/1), date de la création du certificat ASDIC et de la spécialité ASDIC, au niveau du brevet supérieur uniquement. Le 28 mai 1943, une instruction fit disparaître le certificat au profit d'un brevet provisoire et d'un brevet élémentaire ; le personnel de toutes les spécialités pouvait être admis au cours ASDIC, sous réserve d'un niveau d'instruction suffisant, mais la Marine entendait cependant en restreindre l'accès s'agissant des marins des spécialités à formation longue – les radiotélégraphistes et les électriciens étaient particulièrement cités. Les cours de la spécialité ASDIC se déroulaient alors à bord de l'avisos *Amiens*, pour la partie théorique, et du HMS *Nimrod* pour la partie pratique.



Opérateur ASDIC

¹ Pierre de Morsier, *Les corvettes de la France Libre*, Service historique de la Marine, 2002, p. 29.

² Michel Bertrand, *La marine française au combat 1939 – 1945, tome 1*, Lavauzelle 1982, p. 169.



Opérateurs radar

Pour le radar, la même instruction de fin 1942 avait créé un certificat d'opérateur ; elle fut abrogée par l'instruction du 12 juillet 1943 qui créa la spécialité de Radar à part entière, avec un brevet élémentaire et un brevet supérieur, mais aussi des certificats supérieurs, l'un reconnaissant des compétences d'opérateur, l'autre de dépanneur. Toutes les spécialités pouvaient alimenter le personnel Radar, avec les mêmes restrictions que pour le personnel ASDIC. Les dépanneurs Radar étaient issus de la spécialité de radiotélégraphiste ; un dépanneur était nécessaire sur tout bâtiment équipé d'un Radar ne disposant pas d'un BS de la spécialité. Les cours de Radar étaient alors dispensés à bord du HMS *Valkyrie* sur l'île de Man et dans la Clyde pour le niveau élémentaire, et à bord de l'*Amiens* pour le niveau supérieur.

La guerre terminée, l'instruction provisoire du 8 mars 1946 créa une nouvelle spécialité, celle de détecteur ; elle englobait les spécialités Radar et ASDIC. Elle reçut un insigne le 22 juin 1946 lorsque la marine décida de distinguer ses spécialités par des broderies de bras spécifiques.

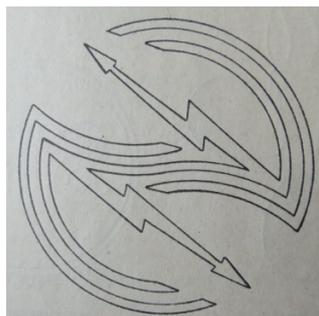
L'instruction dans cette nouvelle spécialité était désormais délivrée au sein du Groupe des Ecoles T.E.R. (transmissions – écoute – radar), installée à Toulon à bord du cuirassé ancien *Lorraine*, du contre-torpilleur *Tigre* et de la 4^e division d'escorteurs (*Volontaire, Vigilant, Attentif*) ; elle s'installerait ensuite en partie à Porquerolles.

Pour les marins d'autres spécialités destinés à mettre en œuvre ces matériels, la Marine maintint le certificat d'opérateur radar et créa celui d'écouteur de bord. L'instruction du 8 mars 1946 annonçait par ailleurs la création d'une prochaine spécialité pour les radaristes de l'aéronautique navale, qui est traitée plus loin.

Cependant, le personnel détecteur fut exclu de la mise en œuvre des matériels de détection sous-marine lorsque ces derniers furent placés sous la responsabilité du service Armes sous-marines des bâtiments (4 mai 1949). Dès lors, les torpilleurs furent chargés de l'écoute, après une formation particulière, comme les titulaires du certificat d'écouteur de bord et, transitoirement quelques détecteurs.

La Marine en resta là jusqu'en 1955. Elle ressentit alors le besoin de confier les appareils de détection sous-marine à une nouvelle spécialité, les détecteurs ASM, créée le 30 juillet 1955. La nouvelle répartition des fonctions aux différentes spécialités concernées directement par la lutte contre les sous-marins attribua aux nouveaux détecteurs les matériels (sonars, sondeurs, brouilleurs) et leur mise en œuvre jusqu'à la détermination des éléments but (azimut, distance, route, vitesse) ; au personnel électricien d'armes furent attribuées les directions de lancement de torpilles et au personnel torpilleur les organes mécaniques des tubes lance-torpilles.

Une circulaire du 19 septembre suivant précisa que la spécialité de détecteur ASM serait initialement alimentée par des torpilleurs et des détecteurs. Un insigne de spécialité spécifique fut attribué aux détecteurs ASM le 13 janvier 1956.

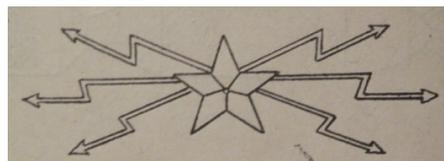


Insigne de détecteur (BO 1957)



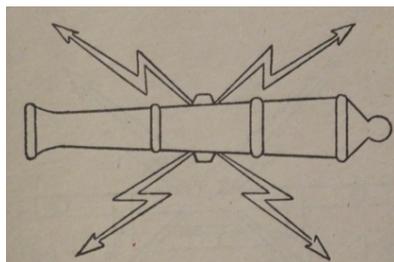
Insigne de détecteur ASM (BO 1956)

Dans un autre domaine, peu après la guerre, une circulaire créa la spécialité de transfiliste. Un texte du 12 avril 1946 précisait la mission de ces nouveaux techniciens : entretien, réparation et exploitation du matériel de transmission par fil. La formation de spécialité était alors assurée pour les jeunes marins comme pour les marins détenteurs d'une autre spécialité à l'école de La Crau.



Insigne de transfiliste (BO 1957)

Ceux-ci semblèrent provenir de la spécialité des transmissions de défense des côtes, puisque la circulaire du 12 avril abrogea celle du 13 octobre 1941, dont l'objet était précisément l'organisation de cette branche des transmissions.



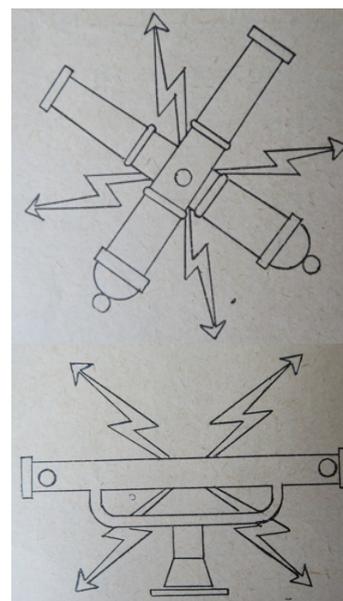
Insigne d'électricien d'artillerie (BO 1952)

S'agissant des armes, à la fin de la guerre tout comme au début des années 1950, les missiles n'étaient pas encore arrivés, mais pour autant le matériel d'artillerie évoluait. Alors que jusqu'alors le tempage des obus était exclusivement déterminé par une mesure de distance avec moyens optiques, le pointage de l'artillerie en direction et en distance requérait de plus en plus des moyens radar et de calcul analogique. Les opticiens-télémetristes, spécialité apparue en 1936, et les canonnières centralistes allaient progressivement laisser la place, par mise en extinction, à la nouvelle spécialité d'électricien d'artillerie à partir du 8 mai 1951.

Ces marins étaient chargés des conduites de tir et du matériel électrique de l'artillerie. Étaient cependant maintenus les certificats de pointeur et de télépointeur et la mention de télémetriste. La technicité des spécialités de l'artillerie (canonnier, armurier et électricien) était jugée telle qu'elle exigeait désormais trois niveaux de cours. Entre ceux du brevet élémentaire et du brevet supérieur, était placé un cours des quartiers-maîtres, ancêtre du cours conduisant aujourd'hui à l'obtention du brevet d'aptitude technique.



Quartier-maître électricien d'artillerie télépointeur de l'escadron Kersaint, admis au service actif en 1956



Insignes d'électricien d'artillerie télépointeur et d'électricien d'artillerie télémetriste (BO 1952)

Parallèlement à cette évolution, la Marine justifia par l'arrivée prochaine de matériel de DCA à terre de revenir en quelque sorte sur la suppression des spécialités de défense des côtes qui était intervenue le 18 juin 1943. Ainsi, le 20 août 1951, elle créa la spécialité de canonnier de DCA (à terre) en remplacement de celle de canonnier de défense des côtes dont le recrutement avait été arrêté en 1942. Pouvaient devenir canonniers de DCA, les matelots, quartiers-maîtres et seconds maîtres canonniers, armuriers, opticiens-télémetristes et fusiliers, souvent inaptes au service à la mer ; on y ajouta également les matelots et quartiers-maîtres d'équipage.



A bord du Richelieu

Ces marins étaient chargés de l'artillerie de côtes et du matériel de défense contre avions. Ils partageaient les mêmes insignes que les canonniers embarqués.

2. La montée en puissance des opérations aériennes vers ou depuis la mer.

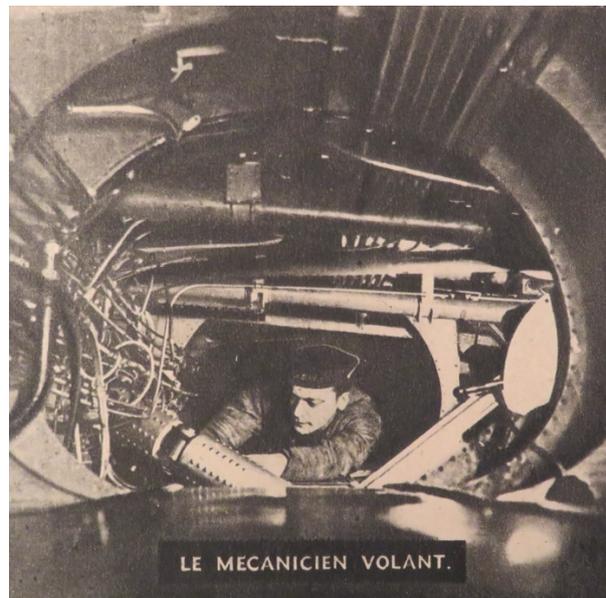
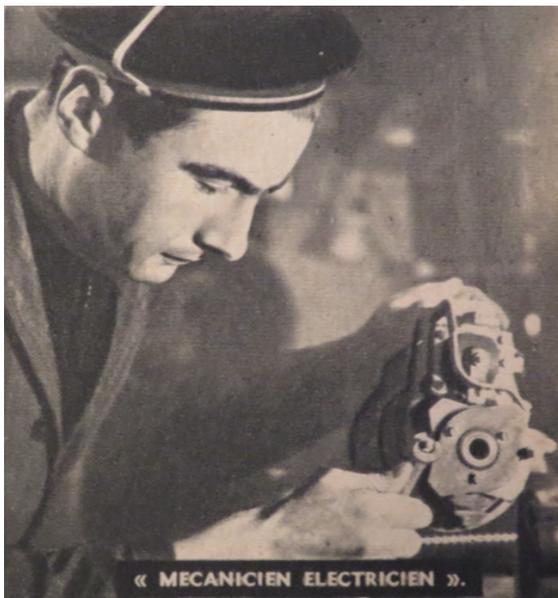
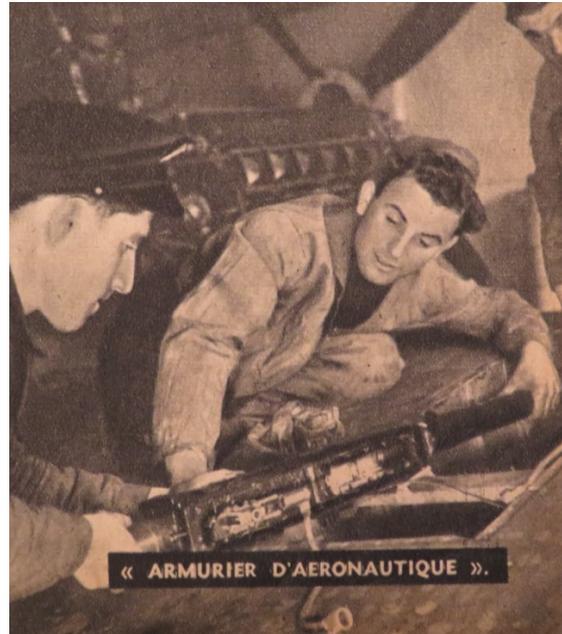
Les spécialités de l'aéronautique navale connurent de nombreuses évolutions de 1944 à 1954. L'emploi de gros aéronefs, comme les *PBY 5 A Catalina*, les *Ventura*, les *Sunderland* ou les *Wellington* des flottilles d'exploration, requérait en effet de nouvelles compétences.

D'abord, l'arrêté du 1^{er} août 1944 créa la spécialité d'armurier d'aéronautique.

Au même moment, une mention d'électricien d'aéronautique fut introduite ; elle était accessible à des brevetés électriciens ayant reçu avec succès une formation au sein d'une escadrille.

Cependant, au début des années 1950, la Marine fit le constat que les matériels de l'aéronautique navale, jusqu'alors entretenus par des mécaniciens d'aéronautique, et parfois par des armuriers d'aéronautique, étaient de plus en plus électriques, ce qui avait conduit depuis la guerre à compléter la formation de ces marins en vue de l'attribution du certificat de mécanicien d'équipement.

Cette évolution justifia la création de la spécialité de mécanicien-électricien d'équipement de l'aéronautique navale le 28 août 1950. La Marine chercha alors à transformer ses électriciens d'aéronautique et ses certifiés mécaniciens d'équipement en mécaniciens-électriciens. La formation initiale de spécialité comprit quant à elle un cours à l'école des électriciens de Cherbourg puis un autre à Rochefort (section Marine).



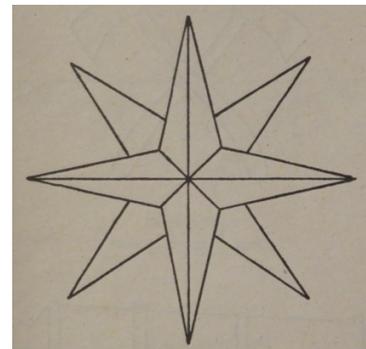
Une autre spécialité vit le jour peu après la guerre, le 18 février 1946, celle de photographe, alors qu'il existait déjà un certificat. Les marins photographes étaient chargés de la mise en œuvre, de l'entretien et des réparations courantes des installations photographiques. Le cours de photographe, nécessaire pour l'obtention du brevet élémentaire de la spécialité, devait être suivi dans les écoles de l'armée de l'Air

(en particulier à la section Marine de l'école de Rochefort), sauf pour les marins titulaires du diplôme de l'École technique de cinéma et de photographie de Paris. Une circulaire du 5 avril 1947 décida que les titulaires du certificat de photographe devaient opter pour cette spécialité et qu'à défaut ils seraient employés dans leur spécialité d'origine. Le 12 juin 1947, la spécialité de photographe fut rattachée à l'aéronautique navale, sans doute son plus grand employeur. L'insigne créé le 22 juin 1946 – un appareil photo déplié – fut dès lors supprimé au profit du seul insigne de bras de l'aéronautique navale.

Les opérations aéronavales rendaient capitale la connaissance de prévisions météorologiques de qualité et donc l'existence d'un personnel apte à réaliser des observations et à les interpréter. Ainsi fut créée la spécialité de météorologiste le 12 juin 1946. Ces marins avaient vocation à servir sur les bâtiments, notamment les porte-avions, sur les bases aéronavales et dans les préfectures maritimes. La spécialité était à l'origine recrutée parmi les quartiers-maîtres et seconds maîtres non brevetés supérieurs. La réussite au cours de l'École des marins météorologistes au sein de l'immeuble de la météorologie nationale quai Branly à Paris entraînait pour les quartiers-maîtres une promotion à court terme au grade de second maître météorologiste.



Le météorologiste et ses cartes



Insigne de météorologiste (BO 1957)

La spécialité de radariste d'aéronautique fut quant à elle créée par le décret du 1^{er} octobre 1946. Au-delà des élèves des écoles préparatoire de la Marine admis au cours de spécialité après examen probatoire, elle fut alors ouverte en particulier aux brevetés détecteurs et radio-télégraphistes. Plusieurs écoles de l'aéronautique navale permettaient l'obtention des brevets de la spécialité, notamment la section Marine de l'école de l'Air de Rochefort (SMER). Cette école fut rejointe peu après par celle du personnel volant et radariste (EPVR) de Lartigue, située près de Lafaraoui en Algérie, et de l'École des télémechaniciens de l'Armée de l'Air d'Auxerre.



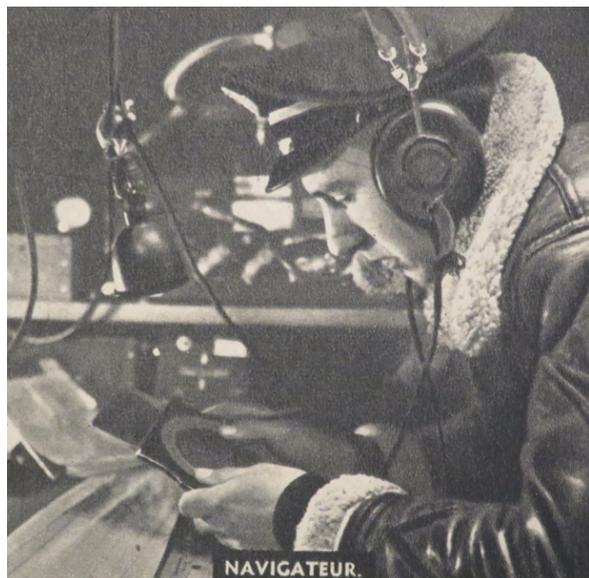
Radariste d'aéronautique



Radiotélégraphiste volant

En 1951, traversant une difficulté de recrutement dans cette spécialité du fait de ses exigences, un cours préparatoire fut ouvert et l'année suivante, à la suite de l'évolution du programme d'instruction au sein de l'armée de l'Air, la Marine, reposant toujours sur cette dernière à Rochefort, dut adopter son propre cursus de formation orienté à la fois vers l'emploi et l'entretien des matériels radar et radio, complété d'un cours de volant à Agadir. Le brevet élémentaire de radariste d'aéronautique pouvait être assorti du certificat de dépanneur radio – radar d'aéronautique.

Le plan d'accroissement de l'aéronautique navale justifia en 1950 la création de la spécialité de navigateur contrôleur d'aéronautique. Il s'agissait d'une nouvelle catégorie de personnel volant, recruté *ab initio*, mais aussi parmi les pilotes d'aéronautique navale reconnus inaptes au pilotage, mais aptes à poursuivre une carrière dans les navigateurs. Mais cette spécialité n'eut qu'une faible durée d'existence car, en 1953, la Marine fit le constat que se développaient les organismes de contrôle de la circulation et des opérations aériennes et que les tâches dévolues aux navigateurs, en vol, et aux contrôleurs, au sol, se faisaient de plus en plus complexes. Elle décida en conséquence le 28 septembre 1953 de scinder en deux la spécialité ; il y aurait désormais d'une part des navigateurs aériens et d'autre part des contrôleurs d'aéronautique. On conserva toutefois les deux niveaux de formation, élémentaire et supérieur, les cours des brevets élémentaire et supérieur se déroulant à partir de la fin de 1953 sur la base-école d'Agadir. Toutefois, en raison de l'intérêt d'une certification civile de la formation de contrôleur, les marins contrôleurs d'aéronautique pouvaient suivre les cours de contrôleur d'approche et de contrôleur de la navigation aérienne au sein de l'École nationale de l'aviation civile (ENAC).



Navigateur contrôleur d'aéronautique



Navigateur à bord d'un Junker 52

Le 13 août 1954, du fait de l'augmentation de la complexité des tâches à accomplir dans le domaine radio, la Marine décida la création du brevet supérieur de la spécialité de radiotélégraphiste volant, le

certificat existant depuis 1918 pour des marins brevetés élémentaires. Le cours était accessible à la suite de la réussite à un examen ; il se déroulait à Agadir.

3. Quelques autres évolutions.

La spécialité d'équipage, créée sans doute par la Marine de Vichy le 18 mars 1941, ne fut concrètement adoptée par la Marine unifiée en Afrique du Nord que le 19 octobre 1943. Jusqu'alors aucun marin FNFL sans spécialité ne s'était vu offrir la possibilité de progresser en grade. Pour réparer ce défaut, à partir d'une circulaire de ce jour, il fut possible à certains matelots, jusqu'alors de 3^e classe sans spécialité, d'être promus aux seuls grades de matelot de 2^e classe et de quartier-maître de 2^e classe « équipage » sous réserve de la réussite à une instruction particulière durant deux mois, ou à un examen direct à bord pour les seuls matelots de 3^e et de 2^e classe sans spécialité ex-FNFL. Curieusement, le grade de matelot de 1^{re} classe n'était pas accessible. L'accès à cette spécialité pouvait également être concédé aux matelots ayant échoué à une formation destinée à l'obtention du brevet élémentaire de spécialité.

En 1945, cette spécialité d'équipage deviendrait de fait, après une formation adaptée, le réceptacle de tous les marins incorporés au sein du corps des équipages de la flotte et du corps des indigènes d'Afrique du Nord (auxquels s'ajoutèrent les marins des corps autochtones le 8 mars 1951), à l'exception de ceux échouant dans l'acquisition des connaissances requises et restant dès lors matelots de 3^e classe sans spécialité. Ceci peut paraître cohérent avec le fait que la circulaire du 22 juin 1946, qui introduisit le port d'insignes de spécialité pour les marins non-officiers, n'en définit aucun pour ceux de la spécialité d'équipage ; rien ne distinguait cependant un matelot de 2^e classe équipage et un matelot de 3^e classe sans spécialité...

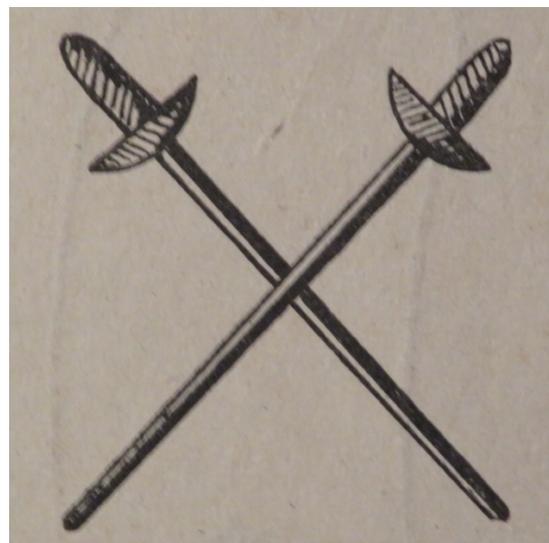
Notons que les matelots obtenant les certificats d'opérateur télégraphiste, d'opérateur radar et d'écouteur de bord – à distinguer des brevets élémentaires – se virent attribuer automatiquement le brevet d'équipage à partir du 24 juin 1946.

Plus tard, le brevet d'équipage fut également attribué d'office aux matelots sans spécialité obtenant soit le certificat de clairon, soit celui d'écouteur de bord, soit encore celui d'opérateur radar, soit enfin celui de radiotechnicien. Mais la spécialité restait d'attente au sein de la Marine pour des engagés volontaires ; le 23 juin 1952, il fut d'ailleurs décidé qu'hormis les marins titulaires des certificats de clairon ou de tambour, les marins d'équipage qui ne pourraient changer de spécialité seraient congédiés cinq ans après leur incorporation.

C'est une mesure qui paraît aujourd'hui bien incongrue, alors que le combat au sabre, à terre ou à l'abordage, était révolu depuis bien longtemps. Pourtant, le 12 juillet 1948, la Marine ressentit le besoin de créer la spécialité de maître d'armes, gradés chargés de l'instruction de l'escrime, sachant qu'il existait depuis plusieurs dizaines d'années des certificats de maître et de prévôt d'armes.

Les titulaires de ces certificats constituèrent les premiers marins de la nouvelle spécialité ; les nouveaux maîtres d'armes furent quant à eux recrutés parmi des quartiers-mâtres et les seconds maîtres du corps des équipages de la flotte ; ils étaient formés à l'École militaire d'escrime d'Antibes en vue de l'obtention du brevet de maître d'armes, brevet de niveau unique (ni brevet élémentaire, ni brevet supérieur). Un quartier-maître breveté était promu immédiatement au grade de second maître.

Dès l'origine, un insigne de spécialité fut créé – deux épées croisées en or cousues aux coins du col – il reprenait la symbolique adoptée le 23 novembre 1923 pour les détenteurs des anciens certificats.



Insigne de maître d'armes (B0 1957)

Enfin, en pleine guerre froide, alors que les combats faisaient rage en Indochine, la Marine pouvait craindre comme les autres armées des poussées subversives en son sein ou des tentatives d'intrusion. Elle créa alors le 12 avril 1952 la spécialité d'inspecteur de la sûreté navale pour alimenter en enquêteurs la section navale du Service de sécurité des forces armées. Le recrutement des inspecteurs s'opérait au grade de second maître pour les marins de toutes spécialités et après un examen permettant une sélection adéquate. La réussite à l'examen de fin de stage entraînait le changement de spécialité. Les inspecteurs étaient chargés des missions et enquêtes concernant la protection du secret, la protection des points sensibles, le contre-espionnage et le contre-sabotage dans la Marine. Ils n'eurent pas droit alors à un insigne de spécialité.

© VAE (2S) Éric Schérer. 2025