

Historique de l'appellation de "Capitaine au Long Cours"

Ce texte a été rédigé en 1986 par le Commandant Jacques TRAISET alors Président d'Honneur de l'Association Amicale des Capitaines au Long Cours Français.

HISTORIQUE DE L'APPELLATION DE CAPITAINE AU LONG COURS FRANÇAIS - APPARITION du TERME "Long cours"

Le terme de "Long Cours" est apparu à la fin du XVIème et début du XVIIème siècle. A l'époque de VERAZANO et de ses grandes expéditions maritimes avec des français on disait déjà "armer des vaisseaux en cours, des vaisseaux propres pour le cours", lorsqu'il s'agissait de navires marchands entreprenant la "navigation de longs voyages". Peu à peu l'expression de "Long Cours" va se substituer à celle de "longs voyages". Des "Règlements" (20/8/1673 et 18/10/1740) préciseront les zones de voyage au long cours, de grand cabotage et de petit cabotage.

APPARITION DU TITRE DE CAPITAINE SUR LES NAVIRES MARCHANDS

Jusqu'en 1681 le titre de "Capitaine" était réservé aux Officiers qui commandaient des navires de guerre. Sur les navires marchands, il n'était question que de "Maîtres, Patrons et Pilotes".

Edit de l'Amirauté de mars 1584

C'est le premier texte réglementant les examens probatoires des Maîtres, Patrons et Pilotes. Cet édit ne parle pas encore de Long Cours mais seulement de "longs voyages". Il sera peu appliqué malgré son rappel dans un Règlement de 1629, dit Code MICHAU. C'est COLBERT qui imposera vraiment avec efficacité l'obligation des examens probatoires et réglera les Ecoles d'Hydrographie qui enseignaient en France, à titre privé, les éléments de la science nautique depuis le début du XVIème siècle.

Ordonnance de 1681

"Nul ne peut-être à l'avenir reçu Capitaine, Maître ou Pilote sans avoir navigué cinq ans et avoir subi avec succès un examen public sur la science nautique". Pour la première fois, le titre de "Capitaine" apparaît et il semble bien qu'il concerne la navigation au Long Cours, celui de "Maître" étant réservé à la navigation au cabotage. En effet, l'article 25 de l'ordonnance émet des prescriptions pour les "Capitaines qui feront des voyages au Long Cours" et VALIN, dans ses commentaires de l'ordonnance indique "que dans l'usage actuel, on donne communément la qualité de Capitaine à celui qui commande un navire marchand pour un voyage au Long Cours" Donc à cette époque, les termes de Long Cours et de Capitaine sont bien entrés dans le langage maritime, bien que n'étant pas encore officiellement associés. Les commandements des navires au Long Cours sont exercés par les "Capitaines" et ceux du cabotage par des "Maîtres". Des examens distincts semblent bien être prévus.

Ordonnance du 18/10/1727

Elle précise les titres nécessaires pour les commandements des deux zones de navigation.

Ordonnance de 1725

Il est rappelé qu'en outre des cinq ans de navigation, il est exigé aux examens que l'intéressé doit être âgé de 25 ans et justifier de deux campagnes de trois ans sur les vaisseaux du Roi.

APPELLATION COMPLETE DE CAPITAINE AU LONG COURS

Il faut rappeler qu'il n'a pas été délivré de "brevets" dans la marine marchande jusqu'en 1812. Seuls les Officiers de la marine de guerre recevaient des "brevets royaux".

Lettres de Commandement

Les Maîtres et Pilotes, et plus tard à partir de 1681, les Capitaines recevaient seulement après leurs examens des "lettres de commandement" qui précisaient leurs états de service, énuméraient les membres de la commission d'examen, ceux-ci certifiant que l'intéressé était capable de "monter, commander et piloter" un navire pour une navigation déterminée.

Ces lettres étaient rédigées selon une forme réglementaire qui fût rappelée par une Ordonnance du 15/8/1725.

Le commandant A. PAILLE (C.L.C.) alors qu'il était Secrétaire Général du comité Nantais de Documentation Historique, a retrouvé plusieurs de ces lettres (entre 1736 et 1770) dans les archives départementales de Loire Atlantique, Amirauté, NANTES. Il nous a envoyé, avant sa mort, des photocopies de ces lettres. Elles indiquent clairement en fin de lettre que "nous avons reçu et recevons le Sieur..., capitaine, Maître, Patron et Pilote de navire, avec pouvoir à lui de monter, commander et piloter un navire sur toutes sortes de voyages au Long cours".

De plus sur le premier feuillet, en haut et en marge est écrit "lettre de capitaine au Long cours" sans que nous puissions affirmer que cette dernière inscription n'ait pas été ajoutée postérieurement, bien que l'écriture paraisse la même. Au bas d'une de ces photocopies apparaît le début d'une lettre pour le "cabotage". Nous référant aux ordonnances citées plus haut et au vu de ces "lettres de commandement" on peut donc admettre que l'usage d'associer "Capitaine" à "Long Cours" est très ancien.

Notre appellation de Capitaine au Long cours remonterait donc à environ trois siècles. Toutefois la première ordonnance où cette appellation apparaît officiellement est du 1/1/1786.

Brevet de capitaine au Long cours

Le 12/10/1816 il est ordonné (Archives de la Marine CC4 177) le renouvellement de toutes les "lettres de commandement" des capitaines au Long cours et des Maîtres en les remplaçant par des brevets définitifs.

Le premier brevet de capitaine au Long cours a été délivré le 1/3/1817.

CRÉATION APRÈS 1817 DE NOUVEAUX BREVETS, CERTIFICATS OU DIPLOMES EN CORRÉLATION AVEC CELUI DE CAPITAINE AU LONG COURS

Depuis 1817 il existait donc deux brevets :

- Capitaine au Long Cours
- Maître au Cabotage

Les Officiers sous leurs ordres étaient choisis sans titres par le Commandant du bord (ou par l'Armateur) parmi les meilleurs membres de l'équipage. Ils n'étaient soumis à aucun examen et leur embarquement n'était astreint qu'à une seule réglementation fixée par l'ordonnance du 1/1/1786

Pour le Long Cours, les Officiers en sous-ordre devaient être âgés de 18 ans et justifier de 12 mois de navigation, les Seconds Capitaines 21 ans d'âge et 48 mois de navigation.

L'apparition de la propulsion à vapeur, l'augmentation du trafic maritime, du nombre de navires et de leur taille vont amener les Pouvoirs Publics à créer de nouveaux certificats, diplômes ou brevets, à réglementer les embarquements dans le but d'assurer la sécurité maritime.

1846/1857

Le capitaine, indépendamment du brevet de CLC ou de Maître au Cabotage devra justifier qu'il possède les connaissances nécessaires pour diriger la machine d'un navire à vapeur et surveiller les opérations du Mécanicien (Ordonnance du 17/1/1846).

1857

Création d'un "Certificat de Mécanicien" se préparant dans les Ecoles d'Hydrographie. Ce personnel recruté parmi les ouvriers de terre devient alors Inscrit Maritime.

1882

Un recensement indique 4160 CLC en exercice.

1893/1896

Disparition provisoire du brevet de CLC. Deux nouveaux brevets sont créés :

- capitaine de 1ère classe de la Marine Marchande
- capitaine de 2ème classe de la Marine Marchande

Ils disparaîtront en 1896 avec retour au brevet unique de CLC.

1893

Création du Diplôme d'Elève de la Marine Marchande se préparant dans les Ecoles d'Hydrographie. Alors qu'autrefois les candidats CLC ne pouvaient entrer qu'à 25 ans à l'Ecole pour préparer leurs épreuves théoriques et pratiques, on a estimé plus profitable de faire passer plus jeune la partie théorique de l'examen de CLC en la sanctionnant par un diplôme. Autre avantage, la durée de formation scolaire de CLC est ainsi portée à deux ans.

Création du premier brevet de Mécanicien breveté.

Obligation de les embarquer au Long cours (loi du 1/2/1893).

1896

Création d'un brevet de Médecin de la Marine Marchande. (Décret du 4/1/1896) - obligation d'embarquer un médecin muni de ce brevet sur les navires ayant plus de 100 personnes à bord, équipage compris).

1901/1908

Création du brevet d'officier de la Marine Marchande (Brevet de "Chef de Quart" ne donnant pas accès au commandement mais permettant d'être Second sur certains navires).

1901

Création de deux brevets pour le cabotage :

- Maître au Cabotage ordinaire : pour voiliers au cabotage
- Maître au Cabotage supérieur : pour tous navires au cabotage

1907

Loi du 17/4/1907 sur la sécurité maritime et la réglementation du travail à bord des navires.

Création du brevet de Lieutenant au Long Cours : être titulaire du diplôme d'élève et justifier ensuite de 24 mois de navigation.

Pour se présenter à l'examen de CLC, obligation d'être titulaire du brevet de Lieutenant au Long Cours.

Suppression du brevet d'officier de la marine marchande.

Création d'un brevet de Patron au Bornage.

Obligation pour la première fois d'embarquer des officiers brevetés pour seconder le Capitaine :

ARTICLE 22 :

-Long cours :

Navires de 200 < J < 700 tx de jauge brute : devront avoir avec le Capitaine au moins un officier en second diplômé.

Navires de plus de 700 tx : un officier en second et un Lieutenant diplômés

-Cabotage International ou Cabotage national :

Navires de 200 < J < 1000 tx pour voyages de plus de 400 milles : au moins un officier en second diplômé.

Navires de plus de 1000 tx : au moins un Officier en second et un Lieutenant diplômés
Le personnel du pont et celui des machines marchent par quarts (deux au moins pour le service pont et trois pour le service machine). Tout Mécanicien Chef de Quart doit être breveté.

Le personnel équipage ne doit pas faire plus de 12 heures par jour.

1909

Remplacement du brevet de Maître au Cabotage par celui de Capitaine au Cabotage.

1908/1920

Création d'un deuxième brevet de CLC (B.S.) dit supérieur.

Les candidats doivent justifier de connaissances techniques plus approfondies pour faire face aux progrès de la propulsion mécanique. A noter que les CLC et CLC (BS) jouiront toujours des mêmes prérogatives de commandement.

Ne sera plus délivré à partir de 1920.

1912

Obligation d'embarquer des "opérateurs radiotélégraphistes" brevetés (9/4/1912) et réglementation des brevets de Mécanicien de la marine marchande.

1914

Création de Brevets pour la pêche

1919

Création d'un brevet de Commissaire de la Marine Marchande (décret du 5/3/1919). Un décret du 28/11/1920 concernant l'enseignement technique dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande indique que la carrière de Commissaire de la Marine Marchande est préparée dans ces Ecoles.

Toutefois, certaines grandes Compagnies de navigation recruteront elles-mêmes jusqu'en 1936 leurs commissaires en créant un cadre spécial où les candidats étaient admis après examen.

Un décret du 27/8/1936 précisera les dispositions transitoires permettant aux Officiers de ce cadre d'obtenir le brevet officiel sans examen.

1920

Le brevet de Capitaine au Cabotage est remplacé par celui de Capitaine de la Marine Marchande et celui de Maître au petit cabotage par celui de Lieutenant au Cabotage.

1920/1932

Les CLC pour commander les voiliers doivent passer un examen complémentaire et justifier de six mois de navigation à la voile afin d'obtenir une "option voile".

1920

Le diplôme d'Elève de la Marine Marchande devient diplôme d'Elève Officier de la Marine Marchande.

Décret du 26/8/1920 :

Il est institué pour la conduite des machines :

- un brevet de 1ère classe d'Officier Mécanicien de la Marine Marchande
- un brevet de 2ème classe d'Officier Mécanicien de la Marine Marchande
- un brevet d'Elève Officier d'Officier Mécanicien de la Marine Marchande
- deux brevets de Mécaniciens pratiques
- une réglementation des fonctions de Chef Mécanicien et de Second Mécanicien. (en 1938, les brevets pratiques seront remplacés par le brevet d'Officier Mécanicien de 3ème classe.

1922 et 1925

Réglementation des conditions d'aptitudes professionnelles des Radiotélégraphistes de bord.

Création des certificats Radio de 1ère et 2ème classe. (le titre d'Officier leur sera reconnu en 1933).

1929

Un recensement indique 2274 CLC en service actif.

1967

Un recensement indique 1350 CLC en service actif.

Modification complète de l'enseignement, de la formation maritime et de l'organisation des services à bord avec la formation polyvalente.

Création de deux brevets de commandement :

- Capitaine de 1ère classe de la navigation maritime, remplaçant ceux de CLC et de OMI
- Capitaine de 2ème classe de la navigation maritime.
- A noter que le brevet de CLC classique a été délivré jusqu'en 1981 et que ses titulaires ont gardé les mêmes prérogatives de commandement que les capitaines de 1ère classe de la navigation maritime.

PERMANENCE DE L'APPELLATION DE CAPITAINE AU LONG COURS

Notre appellation de CLC s'est donc maintenue jusqu'en 1967 pendant environ trois siècles et ceci malgré des modifications importantes des conditions de formation qui se sont adaptées aux différentes phases d'évolution du métier.

Quatre fois on a cru bon de caractériser des modifications importantes en tentant d'adopter une appellation différente.

Mais après des périodes transitoires, plus ou moins longues, trois fois, on est revenu à l'appellation classique qui était rentrée dans le langage populaire et exprimait bien ce qu'elle voulait dire.

Rappelons ces quatre "éclipses" de notre appellation :

1791/1795 - Période révolutionnaire

Dans un souci égalitaire, il est créé un recrutement unique pour la marine de guerre et la marine marchande, avec deux grades :

Enseigne entretenu : accessible au concours après trois ans sur les vaisseaux de l'Etat.
Enseigne non entretenu : accessible après examen et six ans de navigation dont au moins une année sur les vaisseaux de l'Etat.

Tous les Enseignes pouvaient commander les bâtiments de commerce (cf. nomination de SURCOUF en 1794 comme "Enseigne non entretenu").

A l'issue de cette période on reviendra à la formation antérieure et à nouveau des "lettres de commandement" seront délivrées.

1893/1896

Création des brevets de :

- Capitaine de 1^{ère} classe de la Marine Marchande
- Capitaine de 2^{ème} classe de la Marine Marchande

Disparition du brevet de CLC jusqu'en 1896. (voir plus haut).

1908/1920

Création d'un nouveau brevet de CLC dit brevet supérieur.

L'ancien brevet de CLC est maintenu. Le brevet CLC (BS) ne sera plus délivré à partir de 1920.

1967

Disparition du brevet de CLC avec création des brevets de :

- Capitaine de 1^{ère} classe de la navigation maritime
- Capitaine de 2^{ème} classe de la navigation maritime (voir plus haut).

CONCLUSION

La récente apparition depuis 1960 de l'automatisation à bord des navires qui devait entraîner inéluctablement des réformes profondes dans l'organisation des services à bord et la formation des officiers et du personnel a donc donné lieu à la réforme de 1967.

Cette mutation importante de notre métier ne doit pas nous faire oublier que la profession maritime a connu des mutations aussi importantes, sinon plus, et en particulier celle de la voile à la vapeur entre 1840 et 1907. Il faut rappeler que

l'apparition d'un personnel nouveau pour la machine, son insertion dans l'équipage traditionnel, les réglementations nouvelles et brevets qu'il a fallu créer ont été un bouleversement considérable dans les usages du bord. Il a fallu de nombreuses années de mises au point.

Mutation très importante car l'unité de métier qui caractérisait notre profession s'est trouvée rompue avec une sorte de spécialisation des tâches qui a amené l'instauration de "services" très distincts à bord. Si le Capitaine est resté le chef légal de l'expédition, son autorité qui était basée sur sa compétence est devenue plus difficile à exercer puisqu'il était issu seulement d'une des "spécialités" du bord, celle du PONT. Il est indéniable que les CLC de l'époque ont su s'adapter remarquablement aux conditions nouvelles et la permanence de leur appellation en est un témoignage. Avec la "polyvalence" et la réglementation de 1967 qui doit s'adapter avec des correctifs, le navire retrouve cette "unité de travail" qui avait été rompue avec l'apparition de la propulsion mécanique.

L'évolution continue, mais nous pouvons mieux la comprendre et la maîtriser avec le recul de l'histoire.

Malgré les progrès techniques considérables réalisés, le navire impose des caractéristiques spéciales qu'il faut respecter, car la mer est restée la même, et parfois certains accidents avec des unités modernes sont là pour nous le rappeler. Cette constance qui se dégage, que nous perdons de vue parfois pour la retrouver ensuite, est un encouragement et une leçon dont il faut savoir profiter et maintenir certaines structures traditionnelles.

Dans le cadre de cette étude celle du Capitaine de navire en est un des éléments. D'ailleurs, comme dans le passé, les CLC anciens ont su s'adapter en travaillant conjointement avec leurs nouveaux camarades de formation différente en commandant avec efficacité les nouveaux navires.

On peut donc penser et espérer, qu'un jour ou l'autre, comme au cours de l'histoire, l'appellation de Capitaine au Long Cours sera rétablie pour désigner ces officiers modernes nés en 1967 et qui assurent le commandement des navires effectuant ces "longs voyages" qu'on a toujours appelé "Long Cours".

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

ÉVOLUTION DE L'ENSEIGNEMENT DE LA SCIENCE NAUTIQUE (1920) Abbé A. ANTHIAUME - Librairie E. Dumont, 43, rue Barbet de Jouy, PARIS

UN MÉTIER DE CHEFS - LA MARINE MARCHANDE (1943) J. TRAZET - Sté d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 17, rue Jacob, PARIS 6ème

LE BREVET DE CAPITAINE AU LONG COURS (1957) Professeur en Chef de la Marine Marchande, CLC BOHE "Revue "Navigation"

RÉUNION NATIONALE DE L'ASSOCIATION DES CLC A SAINT MALO (1967) Administrateur Général MAUREL, Président de l'Association (brochure éditée par l'Association)

ESSAI SUR L'ENSEIGNEMENT MARITIME À SAINT MALO (1969) Commissaire de la Marine G. GAINARD - Imprimerie de la Mayenne, 15, rue des Tisserands, LAVAL

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ÉTUDE SUR LA RÉFORME DE 1967 (1969/1970)
Association Amicale des CLC - Archives de l'Association

COMITÉ D'ÉTUDE POUR PRÉSENTER DES PROPOSITIONS EN VUE DE FAIRE
RÉAPPARAÎTRE L'APPELLATION DE CLC DANS LE CADRE DES BREVETS
ACTUELS (1976) Association Amicale des CLC - Archives de l'Association

ÉVOLUTION DU MÉTIER MARITIME À TRAVERS LES ÂGES (1975/1976) J. TRAISET
- Bulletin de la revue "LIAISON" de l'A.G.E.A.M., 51bis, rue sainte Anne, PARIS 2ème

RECHERCHES DIVERSES DANS LES ARCHIVES (1937/1985) effectuées par
l'Administrateur Général MAUREL, Cdt J. TRAISET et Cdt PAILLE (CLC)

-Archives du Ministère de la Marine Marchande, PARIS

-Service Historique de la Marine, VINCENNES

-Bibliothèque Nationale, PARIS

-Archives Départementales de la Loire-Atlantique, NANTES

RAPPORT DÉTAILLÉ SUR LES DIVERSES ÉTUDES ET INTERVENTIONS
CONCERNANT L'APPELLATION DE CLC (1985) J. TRAISET -adressé au Cdt JUPIN,
Président de l'Association (Archives de l'association).