

**Allocution prononcée le 21 mai 1967 au Congrès National de Saint-Malo par Charles MAUREL, Administrateur Général des Affaires Maritimes (ER) et Président de l'Association Amicale des Capitaines au Long Cours à l'occasion du cent cinquantième anniversaire du Brevet de Capitaine au Long Cours.**

.....

Je vous rassure tout de suite, je ne remonterai pas aux premières lois maritimes connues, les lois Rhodiennes, *"formées environ le temps que JOSAPHAT régnait en Judée, c'est-à-dire vers 61 ans après SALOMON"*, il y a environ trois mille ans. D'ailleurs la navigation de cette époque ne dépassait pas les Colonnes d'Hercule, il ne s'agissait que de cabotage.

En notre époque de progrès ou tout semble possible, je sauterai donc 25 siècles pour m'arrêter à cette période extraordinaire d'expansion, qu'a connue notre monde occidental à la fin du 15<sup>ème</sup> et au début du 16<sup>ème</sup> siècle : la Renaissance .

Les découvreurs d'empires affrontent alors les océans à la recherche de nouveaux continents et de leurs richesses. En l'espace de trente ans de 1492 à 1520, la carte du monde commence à voir se dessiner tout le profil de ses côtes, grâce à CHRISTOPHE COLOMB, AMERICO VESPUCCIE, JEAN CABOT, VASCO DE GAMA, CABRAL, MAGELLAN.

Enfin le florentin VERRAZZANO fait, *"pour la France aventurière, les plus prodigieux voyages"*.

Mais vingt ans, trente ans avant CHRISTOPHE COLOMB, des Bretons, des Normands, des Basques avaient atterri à Terre-Neuve, sondé le haut-fond qui gît au Sud-Est de la Grande Terre et pêché sur ce banc où *"la mer y est remplie de poissons à tel point qu'on les prend à l'aide d'un filet, mais aussi de paniers auxquels on attache une pierre pour les enfoncer dans l'eau"*. Tous ces marins naviguaient sans cartes, ils laissaient la Polaire à droite, leurs pilotes savaient certainement observer le ciel, la mer et les astres, malgré leurs moyens sommaires, et prêtaient une particulière attention aux oiseaux et aux poissons.

*"D'autres Bretons, d'autres Normands, dont l'histoire a vilainement oublié les noms, abordèrent au Brésil en 1503.*

*La France continuait, comme elle l'a toujours fait, d'ignorer l'eau salée. Mais nos populations côtières n'en avaient que plus de mérite à se jeter dans toutes les navigations, à courir toutes les découvertes. Elles ont accompli d'étonnants exploits et n'en ont tiré aucune gloire"*. (CLAUDE FARRERE).

Pour se hasarder de voyager en pleine mer et d'aller à la découverte de pays dont on soupçonnait l'existence, il fallut des hommes extraordinaires qui, à un courage intrépide, joignaient des notions que la force de leur génie et la profondeur de leurs réflexions leur avaient rendu propres. La plupart se conduisaient plutôt par instinct et par audace que par principes, avec méthodes.

Mais quels sont les premiers français connus ayant pratiqué la "navigation de longs voyages" ainsi que l'appelle l'édit de 1584 ?

Une date est à retenir: 1494, CHRISTOPHE COLOMB découvre la JAMAÏQUE, naissance de FRANÇOIS 1<sup>er</sup>, naissance de JACQUES CARTIER.

Comme celles des enfants de SAINT-MALO, les premières années de JACQUES CARTIER se passèrent à la mer et déjà il avait fait quelques voyages à TERRE-NEUVE lorsque, animé du désir de marcher sur les traces des grands marins de l'époque, il se présenta à PHILIPPE DE CHABOT, Amiral de France, et lui proposa d'aller explorer les terres de l'Amérique septentrionale.

FRANÇOIS 1<sup>er</sup>, accueillant avec empressement les projets de CARTIER, le chargea de les exécuter. Il appareilla le 20 Avril 1534 avec deux bâtiments de soixante tonneaux et soixante et un hommes d'équipage, faisant route à l'Ouest, *"en tirant un peu vers le Nord"*. De retour le 5 Septembre 1534, *"sur le récit que CARTIER fit de son voyage, le roi ordonna d'armer et d'équiper pour quinze mois, trois navires dont il lui confie le commandement, joignant au titre de Capitaine, celui de Pilote du Roi"*. On mit à la voile le 19 Mai 1535 par beau temps, CARTIER montait la *"Grande Hermine "navire de 120 tonneaux, qui avait pour maître THOMAS FROMANT "*.

Pour son troisième voyage, il quitta SAINT-MALO le 15 Janvier 1540 avec cinq navires, promu Capitaine Général et Maître pilote des vaisseaux du Roi.

Mais si les Bretons font voile vers l'Amérique, le vieil atavisme Normand ne peut laisser ses marins insensibles à ces exploits maritimes.

Le dieppois ANGO, fort jeune encore, avait fait plusieurs voyages en Afrique et aux Indes. Son habileté, son courage, d'heureuses spéculations, lui valurent bientôt une fortune considérable. Il devint *"le chef et l'animateur d'une pléiade de gens de mer énergiques et instruits"*, mais aussi d'un groupe de marchands et d'artistes. Etabli à DIEPPE il y menait un train de monarche. Les plus connus de ses capitaines sont JEAN FLEURY et les frères PARMENTIER.

JEHAN PARMENTIER, né à DIEPPE, lui aussi en 1494, est, dit-on, le premier français connu qui ait conduit des vaisseaux au BRESIL et le premier marin qui ait découvert les Indes jusqu'à l'île de Sumatra. ANGO arma des escadres pour couvrir notre littoral en danger, enleva aux Espagnols les trésors accumulés au Mexique par les rois Aztèques, chercha par quatre routes différentes le chemin des Moluques d'où les Portugais voulaient nous évincer. Une légende voisine de l'histoire veut qu'il osât, lui, simple bourgeois de vaisseaux, tenir tout seul tête à JOAO III, roi de Portugal et

établir le blocus du port de LISBONNE pour se venger du pillage de quelques uns de ses navires par les Portugais. ANGO, qui avait pris une grande part à l'armement naval de 1544 dirigé contre l'Angleterre, ne fut pas remboursé de ses avances.

Son oeuvre était ruinée, car il avait lutté pour la liberté des mers, et, par la paix de CREPY (1544), FRANÇOIS 1er y avait renoncé "pour ne causer nulle peine à son bon frère l'Empereur". En 1551, ANGO mourrait, n'ayant plus rien.

Ces expéditions ne se faisaient pas sans danger;

MAGELLAN fut tué par les indigènes des Philippines;

VERRAZANO abattu, dépecé et dévoré par les cannibales du RIO de la PLATA;

JEAN FLEURY pendu par ordre de l'Empereur CHARLES-QUINT;

Les frères PARMENTIER moururent à une semaine d'intervalle d'une fièvre ardente contractée par les eaux corrompues de l'Insulinde, mais leurs vaisseaux n'en revinrent pas moins triomphalement à DIEPPE, rapportant de pleines cales de poivre.

Si j'ai insisté sur les noms de ces grands Capitaines, c'est afin de rappeler qu'ils furent les premiers marins français connus, ayant pratiqué le long cours, dont nous connaissons les exploits.

## **1584**

Au cours des années qui suivirent ces périodes de grandes découvertes, il apparut très vite qu'il était nécessaire de réglementer l'accès au titre de "Maître de navire".

Dans l'Édit sur l'Amirauté du mois de mars 1584, l'article 86 précise que "*Nul ne sera à l'avenir reçu à conduire ou être maître de navire, s'il n'est expérimenté et examiné par deux anciens maîtres, en présence du dict Amiral et de deux échevins de la ville ou notables bourgeois*" ....

Suit une phrase concernant ceux "*qui ont mené et conduit*" qui seront enregistrés sans être tenus *audict examen*".

L'article 72 du même édit demande d'"*inciter nosdicts subjects à faire construire de grands vaisseaux, pour plus facilement entretenir ladicte navigation de longs voyages*".

Ce même édit obligeait les navires de commerce à se défendre eux-mêmes en exigeant un armement proportionnel à leur tonnage.

Le marin qui conduisait le navire s'appelait donc le Maître, la grande traversée était "la navigation des longs voyages".

Le terme de long cours a dû apparaître, dans le langage maritime courant, durant cette fin du 16ème siècle et le début du 17ème. Le mot "cours" vient de l'italien "corso". Il est certain que VERRAZANO et les français qui l'accompagnaient s'exprimaient ainsi. On disait d'ailleurs "le Cours" pour "la Course".

De FRANÇOIS 1er datent le budget de la Marine et la création de services techniques en partie double: les uns pour le Levant, les autres pour le Ponant. Malgré les efforts pour introduire en France la science de l'hydrographie, celle-ci était encore peu connue et ne faisait pas l'objet d'un enseignement officiel

## **RICHELIEU**

RICHELIEU intervient pour la première fois dans les affaires de la mer en 1624; en supprimant le titre d'Amiral de France, il se fit confier, avec la Grande Maîtrise de la Navigation, la réalité des pouvoirs de l'Amiral.

L'édit d'octobre 1626 crée, par la suite et pour la première fois, une sorte de Ministère de la Marine et des Colonies.

Le préambule de 1627 montre l'état lamentable de notre navigation. Il s'exprime ainsi : "*La navigation ayant été négligée en ce royaume, quantité de pilotes, charpentiers, calfateurs, canonniers, matelots, mariniers, pêcheurs et autres, qui font profession d'aller à la mer, se sont retirés, faute d'emploi, vers les étrangers et se sont mis à leurs gages*".

Il faut attendre le Règlement sur le Commerce et la Navigation dit "Code MICHAU" en 1629, pour que soit établie, en principe, une école d'hydrographie dans chaque province maritime, écoles où les pilotes "*savants et expérimentés instruisaient à prix raisonnable et de gré à gré ceux qui embrasseraient cette vocation*".

Si les Hollandais et les Portugais étaient généralement "*bien instruits à toutes les nobles opérations*", les Français auxquels étaient assimilés les Allemands et les Scandinaves étaient "*plus disposés à vider les bouteilles, humer l'eau-de-vie et fumer le tabac qu'à manier habilement l'astrolabe, le cadran et l'arbalestrille*".

Toutefois, si RICHELIEU appelait au commandement les plébéiens et "plustôt de gros mariniers vaillants nourris dans l'eau de mer et la bouteille que des chevaliers frisés" (il s'agissait d'ailleurs de commander les brûlots du 3ème siège de LA ROCHELLE), CHAMPLAIN pouvait dire, en connaissance de cause, que ce sont vieilles chimères que de prétendre les Français incapables de faire des voyages de long cours ni planter colonies: ils ont au contraire "*plus de sujets de naviguer*

*et y sont plus capables qu'aucune autre nation au monde".*

Cependant, le même CHAMPLAIN rappelait ainsi les difficultés de la navigation à cette époque: *"Dieu n'avait pas permis à l'homme l'usage de la longitude".*

Il faut ajouter que *"la détermination des longitudes par la déclinaison de l'aimant était de dogme à l'école d'hydrographie de DIEPPE".* (LA RONCIERE).

Quant au Père FOURNIER, un des précurseurs de l'hydrographie moderne, auteur de *"L'hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation"*, il disait *"que c'est à tort qu'on estime les gens de mer demy barbares, n'ayant façon de vivre plus raisonnable et mieux polissée".*

Cependant, dans le Ponant, la noblesse montrait peu de goût pour la Marine. En 1619, au nombre de 77 capitaines entretenus, on ne compte que quelques gentilshommes, des bourgeois issus pour la plupart de bonnes familles de marchands normands ou bretons et portant parfois le nom d'une terre accolé au leur, enfin des enfants de la balle ne devant leur grade qu'à leur courage et à leurs exploits".

Mais par contre, en 1635, "sur 67 capitaines, 28 seulement proviennent du commerce ; quel changement par rapport à 1619".

S'il est donc bien certain que des Capitaines de la Marine Royale provenaient du Commerce, il est aussi exact que des Officiers de Vaisseaux commandaient des bâtiments marchands.

"Les Capitaines entretenus pouvaient, lorsqu'ils n'étaient pas en service actif, naviguer au commerce. DE NETZ et A. de BEAULIEU ont commandé les flottes de la Compagnie des Indes, G. de CAEN celle de la Nouvelle France, ABRAHAM DUQUESNE faisait le commerce du Nord ou la Course, CHAMPLAIN des découvertes au CANADA et DANIEL la traite au Cap Breton".

*"Ainsi les Capitaines entretenus, en même temps qu'ils apportaient à la Marine Royale le concours inestimable de leurs connaissances nautiques et de leur longue pratique de la mer, contribuaient avec une autorité accrue par leur titre, au développement du commerce, et la Monarchie, grâce à cette formule, en était arrivée à associer harmonieusement à son service noblesse et roture, marins de guerre et marins marchands, sans qu'il fut encore question de talons rouges ou de talons bleus"* (BOITEUX).

Si j'ai insisté sur cette période du début du 17ème siècle, c'est pour vous faire mieux mesurer l'importance des années qui vont suivre. L'oeuvre de RICHELIEU fut considérable, mais RICHELIEU mort, la Marine et les colonies disparurent rapidement. Les écoles d'hydrographie du Code MICHAU restèrent à l'état de beaux projets et les jeunes gens, comme par le passé *"commençaient d'apprendre le métier de la mer"* en servant à bord comme mousques.

**COLBERT**. Ordonnance de 1681.

Nous arrivons à l'oeuvre immense de COLBERT, à la Grande Ordonnance de 1681.

*"Les vaisseaux marchands servent de principe à toute puissance de mer et tout Estât ne peut avoir celle-ci qu'à proportion de ceux-là"* écrivait-il en 1669.

Mais il pouvait ajouter en 1672: *"C'est un fâcheux inconvénient pour les Français qu'ils fassent la plupart de leurs commerces avec de simples barques pendant que les Anglais et les Hollandais se servent avantageusement de grands vaisseaux".*

En 1664, il ne s'est pas trouvé 200 navires de commerce de haute mer.

A la mort du ministre, en 1687 il y en a quatre à cinq fois plus.

Quant à la flotte de guerre: en 1661 l'inventaire de la Marine "était un nécrologe de vaisseaux coulés bas dans les ports ou bons à rompre, à vendre ou à servir de brûlots".

*"Pas de flotte, pas de budget, pas d'hommes".*

En 1683, un seul des vaisseaux anciens subsistait, mais la flotte comprenait:

117 vaisseaux de ligne et 30 galères sans compter frégates, galiotes, barques longues; 1.200 officiers et 53.200 hommes; plus une flotte auxiliaire de 20 corsaires malouins, rochelais, dunkerquois, soit un total de 228 voiles.

Si, en 1669, LOUIS XIV disait : *"Il est impossible de faire de grands armements, si je ne trouve moyen de changer l'aversion presque insurmontable qu'ont les gens de mer de s'engager au service de mes vaisseaux"*, il était écrit, dans son testament : *"Au moindre témoignage de ma volonté, il s'en trouva une si grande abondance qu'au lieu de soixante vaisseaux que j'équipais, j'en aurais pu armer plus de cent. Des provinces entières s'étaient offertes à servir".*

Il est vrai que des méthodes révolutionnaires pour l'époque avaient été employées :

1670 : institution du système des classes (enrôlement en masse des Bretons), délégation de solde aux familles, instruction gratuite des enfants des inscrits par les curés des paroisses, Caisse des Invalides, paiement à domicile.

COLBERT avait atteint son but : *"Rétablir la gloire et l'honneur du Royaume sur la mer, en remettant sur mer un nombre considérable de vaisseaux, en reprenant surtout les voyages de long cours".*

Si COLBERT avait une préférence pour les officiers de Marine originaires de familles nobles, il écrit cependant après le naufrage du vice-amiral d'ESTRÉES aux îles AVES:

*"Nos anciens Capitaines de Marine, nés matelots et nourris de la mer ne seraient point tombés dans un aussi funeste désordre que celui-là; par conséquent, il les faut cultiver et avoir le rôle de tous les Capitaines marchands qui sont habiles navigateurs, pour s'en servir dans les occasions".*

Il convient de rappeler également que nous devons à COLBERT l'Académie des Sciences, l'Observatoire, le Service Hydrographique.

Le moment est venu de parler d'une façon plus détaillée de l'Ordonnance de 1681.

*"Les nations les plus jalouses de notre gloire, déposant leurs préjugés, leurs haines même, l'adoptaient à l'envie comme un monument éternel de sagesse et d'intelligence" (VALIN).*

En ce qui concerne l'enseignement l'Ordonnance s'exprime ainsi : *"Voulons que dans les villes maritimes les plus considérables de notre royaume il y ait des professeurs d'hydrographie, pour enseigner publiquement la navigation".*

Le commentateur ajoute: *"en un mot la science de l'hydrographie était encore au berceau d'où s'ensuivirent enfin les écoles d'hydrographie qui depuis ont formé tant d'habiles pilotes et de Capitaines de navires d'une expérience consommée dans toutes les parties de la navigation".*

"Du Capitaine, maître ou patron", c'est un des titres de l'ordonnance: *"Aucun ne pourra ci-après être reçu capitaine, maître ou patron de navire..."* suivent les conditions de l'examen par les officiers de l'Amirauté et le professeur d'hydrographie.

Nous trouvons là l'origine de l'organisation actuelle et le début de la formation des cadres de la Marine Marchande réalisée d'une manière effective car, par la suite, les professeurs d'hydrographie apparaîtront dans la liste des Officiers des Corps de la Marine.

Officiellement, d'après l'Ordonnance, le "Maître" commandait le bâtiment de commerce.

VALIN, l'éminent avocat de LA ROCHELLE dont les commentaires de l'Ordonnance de 1681 ont fait autorité, nous dit que *"le titre de Capitaine ne convient qu'à l'officier qui commande un vaisseau du Roi"*. Il ajoute en ce qui concerne un vaisseau marchand: *"les us et coutumes ne l'ont jamais appelé que maître"*.

Cependant il paraît se contredire quelques lignes plus loin: *"Il est pourtant vrai 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"*.

L'ordonnance elle-même n'emploie les titres de Capitaine, Maître ou Patron que dans l'article 1er déjà cité; dans tous les articles qui suivent, seul le terme de Maître est utilisé, à l'exception de l'article 25 qui parle du long cours. *"Enjoignons à tous maîtres et Capitaines qui feront des voyages de long cours d'assembler chaque jour à l'heure de midi et toutes les fois qu'il sera nécessaire, les pilotes, contremaîtres et autres qu'ils jugent experts au fait de la navigation"*.

Et VALIN lui-même, dans ses commentaires, s'il emploie de préférence le terme "Maître" lorsqu'il traite de marchandises, utilise l'appellation Capitaine là où l'ordonnance parle seulement de Maître et, dans beaucoup d'articles, paraît se servir indifféremment de l'un ou l'autre titre.

Nous pouvons donc dire que, dès le début du 18<sup>ème</sup> siècle, si le titre de Maître est encore officiellement l'appellation du Commandant du navire marchand, l'usage s'est déjà établi couramment de le nommer Capitaine, lorsqu'il pratique les voyages de long cours .

Une ordonnance du 18 octobre 1740 fixe dans quelles limites s'exercent les navigations de long cours et de cabotage conformément d'ailleurs à un règlement du 20 août 1673.

Les structures de notre Marine de commerce sont alors fixées pour longtemps et nous n'assisterons par la suite qu'à quelques adaptations ce qui prouve la qualité de l'oeuvre accomplie à cette époque.

Les résultats magnifiques et durables obtenus par COLBERT doivent être comparés à l'effondrement de tout ce qui avait été créé par RICHELIEU dans la Marine.

Les deux méthodes sont différentes :

pour RICHELIEU: autorité et contrainte,

pour COLBERT: sens du social et de l'humain.

Ce sont des sujets à méditer.

## 1786

*"Notre Marine, lentement refaite et renforcée de 1763 à 1789 passait par l'apogée de sa puissance. Notre commerce sur mer était également florissant. Nos colonies connaissaient une prospérité éclatante". (CLAUDE FARRERE).*

Nous constatons que les grandes périodes de réorganisation se produisent durant les époques où notre Marine est forte.

Les ordonnances de la Marine du 1er Janvier 1786 sont suivies d'un Règlement concernant les écoles d'hydrographie et la réception des Capitaines, maîtres et patrons.

*"Sa Majesté s'étant fait rendre compte de l'état des écoles d'hydrographie, établies dans plusieurs villes maritimes, conformément à l'ordonnance de 1681", le but du règlement est de "déterminer les méthodes d'enseignement et les objets des leçons des professeurs, d'exciter l'émulation des jeunes navigateurs et de s'assurer de leurs progrès par des examens".*

L'article 30 commence ainsi: "*Tous les gens de mer qui se présentent aux Amirautés pour être reçus Capitaines de Navires Marchands*".

Et l'article 35 dit ceci: "*Ceux qui auront été trouvés capables dans ledit examen seront reçus Capitaines par les officiers de l'Amirauté, entre les mains desquels ils prêteront serment et seront autorisés à commander les navires marchands pour tous les voyages au long cours et de grand cabotage. Il leur sera expédié des lettres dans la forme prescrite par le règlement du 15 août 1725...*".

Voilà donc, le 1er janvier 1786, le titre de Capitaine officiellement reconnu pour les marins brevetés qui commandent les navires marchands pour tous voyages au long cours.

A la veille de la Révolution, l'appellation de "Maître" n'est plus utilisée que pour le cabotage.

Il convient de rappeler à cette occasion que c'est en 1775 que BORDA a donné sa forme définitive au sextant, alors qu'en 1770 étaient survenus les essais concluants des montres LE ROY et BERTHOUD permettant un calcul exact de la longitude.

### **1789-1816**

Les assemblées révolutionnaires ont rapidement à faire face à une situation difficile en ce qui concerne la Marine. La Flotte est bien constituée par de nombreux et fort beaux navires, mais beaucoup d'officiers provenant de la noblesse quittent les ports de guerre et il est fort difficile de les remplacer.

Dans un but égalitaire, par décret du 10 août 1791, la Constituante crée un recrutement unique pour la Marine, guerre et commerce. Tous les ans, un concours est ouvert pour recruter des aspirants qui, ayant été embarqués trois ans sur les vaisseaux de l'Etat, se présentent au concours pour le grade d'enseigne entretenu. Le Grade d'enseigne non entretenu était celui de tous les navigateurs qui après un temps de navigation avaient satisfait à un examen. Tous les enseignes pouvaient commander les bâtiments de commerce.

Ce texte ne fut pas voté sans difficultés; le député MALOUEY (Commissaire Général de la Marine, Baron et conseiller d'Etat en 1810, Ministre de la Marine en 1814) s'exprimait ainsi à l'Assemblée: " Je soutiens qu'il est inconstitutionnel et extrêmement dangereux de transporter dans un état tel que la profession de marin commerçant, les prétentions, les moeurs et l'esprit militaire ".

Quant au député CHAMPIGNY, il ajoutait : "Il reste à parler des Capitaines de Commerce, c'est avec satisfaction que je rends justice à cette classe estimable ".

Ce recrutement unique et égalitaire ne dura que quelques années et par décret du 3 brumaire an IV la Convention revient aux méthodes antérieures pour la formation *des Capitaines de bâtiments de commerce, maîtres au petit cabotage, pilotes côtiers et pilotes lamanneurs*". Le Ministre de la Marine .... enverra aux navigateurs reçus Capitaines, une lettre de commandement. Il faut remarquer que ce décret n'emploie encore que le terme de Capitaine de bâtiment de commerce.

Je n'insisterai pas sur divers textes de circonstance qui, durant ces années troublées par de nombreux événements, furent établis, pour aider à l'armement des navires de guerre.

Deux d'entre eux, en 1793, mentionnent déjà les titres de "Capitaine de commerce au long cours" puis "Capitaine au long cour " et ce dernier terme est repris sous la Restauration par un décret Marine du 1er juillet 1814, mais il ne s'agissait pas là de délivrance de brevets .

Pour nous, ce qui importe désormais, c'est de savoir à quelle époque ont été délivrés des brevets portant le titre de "Capitaine au long cours".

L'ordonnance de la Restauration du 29 Novembre 1815 sur l'organisation de la Marine réorganise l'enseignement dans les écoles d'hydrographie et remet en vigueur le règlement du 1er Janvier 1786. Il s'agit d'une remise en ordre, consécutive aux différentes mesures prises durant cette période mouvementée à tous points de vue: 1789-1815.

On revient d'abord à la remise en vigueur d'un texte antérieur à 1789, une refonte générale devant intervenir par la suite.

Nous avons entre les mains un dossier détaillé qui caractérise la vie d'un marin durant la période révolutionnaire et impériale et aboutit à l'attribution d'un titre de commandement, un brevet de Capitaine au long cours.

Marin de Bayonne, fils de charpentier de Marine, né en 1772, il embarque à 18 ans, c'est-à-dire en 1790, comme pilotin pour un voyage aux colonies. Le voilà en 92 et 93 matelot timonier sur un navire de guerre, une flûte, puis sur d'autres navires, aide timonier, 2ème chef de timonerie.

L'an II, il est aspirant de 1ère classe sur la corvette "L'Epervier" en mission sur la côte d'Afrique, durant laquelle il remplit les fonctions d'enseigne. L'an IV, il se trouve sur la corvette "Le Scipion" prise par les Anglais; il est libéré le 31 Octobre 1799.

Il embarque alors, d'abord comme lieutenant sur le corsaire "Le Chasseur Basque", puis suit l'armement d'une frégate et navigue ensuite au commerce comme second capitaine sur un brick vers Port-au-Prince.

En l'an XII la Marine lui donne le commandement de la canonnière 293 jusqu'au 22 Ventôse an XIII.

Désormais il n'embarquera plus que sur les bâtiments de commerce, d'abord comme second capitaine.

En 1816, il n'a que le brevet de maître au petit cabotage et demande une lettre de Capitaine au long cours.

Il est admis Capitaine au long cours par décision du 22 Juillet 1816; le nouveau brevet date du 1er mars 1817.

Il a le numéro 17 sur la matricule des Capitaines au long cours de Bayonne.

Le 20 mars 1817, il prend le commandement du brick "Le Dauphin" et continuera à commander divers bateaux marchands jusqu'à la date de sa retraite.

Il n'est d'ailleurs pas le seul à recevoir son brevet de Capitaine au long cours en date du 1er mars 1817, son frère a le numéro 5 sur la matricule .

Un de nos camarades de Marseille est en possession d'un authentique brevet de Capitaine au long cours délivré le 1er Juillet 1817.

Il y a donc maintenant 150 ans que ces brevets, portant pour la première fois le titre de Capitaine au long cours, ont été délivrés.

## 1825

Il faut attendre ensuite 1825 pour que paraissent de nouveaux textes réorganisant l'enseignement maritime.

L'ordonnance du 7 Août 1825 fixe alors les obligations auxquelles devront satisfaire les candidats pour obtenir du Ministre des brevets de Capitaine au long cours.

J'ai ainsi établi l'origine très ancienne du long cours, au moment des grandes découvertes, mais ainsi dénommé au 17ème siècle.

Puis la coutume a voulu, à la même époque, que l'appellation de Capitaine soit utilisée couramment pour la navigation au long cours, bien avant de devenir officielle en 1786, enfin le titre de Capitaine au long cours a été donné sur des brevets en 1817, il y a 150 ans.

## 1893

Toutefois une première bourrasque s'éleva lorsqu'une loi supprima ce titre pour le remplacer par celui de Capitaine de la Marine Marchande de 1ère classe, mais la suppression de l'appellation de Capitaine au long cours souleva une telle tempête de critiques et de protestations que le titre fut rétabli en 1896.

Avant d'aller plus loin, je voudrais rappeler les noms de quelques marins célèbres qui ont commencé leur navigation sur les navires marchands, à cette liste pourraient d'ailleurs être ajoutés les noms de l'Amiral GANTEAUME, des contre-amiraux BEDOUT, PERREE, RENAUDIN, TROUDE et VENCE .

DE BEAUCHESNE GOUIN de SAINT MALO, officier de la Marine Marchande, reçoit une commission de Capitaine de Vaisseau du Roi ; il commande une escadre de vaisseaux français qui, en décembre 1699-janvier 1700, franchit d'est en ouest le détroit de Magellan.

BOUVET, Capitaine de Vaisseau, père de l'Amiral, né en 1750 à SAINT SERVAN, sert comme Capitaine marchand; il embarque à 28 ans comme lieutenant de frégate sur la "Belle Poule".

NIELLY, baron, Amiral, né à BREST en 1751, se trouve en 1759 à côté de son père à bord du vaisseau "Formidable" lors de la sanglante bataille de QUIBERON. Après 12 ans de Marine, il n'était encore que timonier. Il passe dans la Marine Marchande et dès 1774, à 23 ans, il est Capitaine de l'"Adélaïde" sur laquelle il fait pendant quatre années d'heureuses campagnes. Pris par les Anglais, la hardiesse de son évasion fait du bruit et il est nommé lieutenant de frégate.

DUPERRE, Amiral, né en 1775, embarqué comme mousse à 12 ans sur un bâtiment de commerce, n'y reste que deux ans avant de prendre du service dans la Marine de l'Etat.

Enfin les grands Corsaires n'étaient-ils pas généralement des marins marchands ? Il s'agissait d'une adaptation des marins et des "bourgeois de vaisseaux " (c'est-à-dire des armateurs) à une

certaine forme d'économie dont l'expansion était, à certaines époques, favorisée par l'Etat.

Le plus prestigieux est certainement SURCOUF, né en 1773 à SAINT MALO, Capitaine à 20 ans à bord du brick "La Créole" qui transporte du "bois d'ébène" ; il n'a même pas de lettres de marque lorsqu'à 23 ans, avec 17 hommes, il s'empare du "Triton" de la Compagnie des Indes (26 pièces de 12 et 150 hommes).

Ayant évoqué les gloires du passé, il m'appartient de vous entretenir d'une époque plus récente: l'épopée des grands voiliers qui, sous l'autorité de jeunes capitaines, ont parcouru toutes les mers du globe, à la fin du siècle dernier et au début du 20ème siècle.

Je nommerai un seul d'entre eux, un des fondateurs de notre Amicale, qui les représentera tous: RIO, mousse, Capitaine, Ministre.

C'est lui qui expliquait en ces termes, à l'Assemblée Nationale, ce qu'était un Capitaine au long cours :

*"L'importance d'un grade se mesure à ses charges ..."*

*"Un bon commandant doit être à la fois un navigateur, un juriste, un commerçant, un linguiste, un meneur d'hommes".*

J'utiliserai pour rappeler le Capitaine RIO, l'art de notre ami AUBIN et les paroles émouvantes de notre regretté Président VAN DER KEMP:

*"RIO, fils d'un Capitaine, appelé RIO long courrier, embarque à 13 ans 1/2 comme mousse. Capitaine, il commande à 25 ans.*

*Dix années de commandement à la voile, parcourant toutes les mers du globe et doublant quinze fois le Cap Horn; Quinze, fois ! Seuls mes vieux camarades Cap-horniers, derniers survivants de cette phalange d'officiers et de marins de cette grande navigation à voile ....comprendront ce que signifie ces simples mots, avoir doublé 15 fois le Cap Horn" (AUBIN)*

Le Cap Horn ! Oui le temps était parfois si féroce que pour le mesurer, je ne ferai que reproduire les phrases significatives de l'Amiral CLOUE:

*" Quand le bateau est bon il flotte, mais quand il est mauvais, il coule " (AUBIN)*

VAN DER KEMP dans ses adieux à RIO s'exprimait ainsi :

*"Vous m'aviez fait connaître pendant trois années les routes d'Australie, de Frisco et du Chili, ces routes mouvementées où se forgeaient sous l'autorité de chefs tels que vous, les belles qualités des marins de la voile: discipline, valeur morale, initiative, continuité dans l'effort et satisfaction du devoir accompli" .*

*"Oui cette volonté toujours tendue, même dans nos heures d'embellie, pour apprendre, pour savoir davantage, les langues, les sciences, la littérature, car vous vouliez déjà à cette époque, porter ce titre de Capitaine au long cours comme un drapeau" .*

Je pense que ces paroles sont un hommage à tous nos anciens de la voile et qu'il n'y a vraiment rien à y ajouter.

Ayant ainsi évoqué le temps de la voile, je voudrais vous parler maintenant de nos jeunes camarades; ils se trouvent devant une période d'évolution technique et sociale qui exige sang froid et réflexion.

Un mythe, qu'il faut détruire, veut désormais que les responsabilités du Capitaine soient atténuées parce qu'il dispose de nombreux appareils de contrôle qui facilitent sa tâche. Pourtant des accidents considérables et spectaculaires ont montré, au cours de ces dernières années, que le danger demeure. Les assureurs constatent d'ailleurs que la note à payer est plus lourde chaque année. Il est certain que radars, sondeurs, gonios, etc., ne sont que des aides à la navigation susceptibles de se dérégler et ne peuvent supprimer la nécessité du sens marin qui doit toujours être en éveil. Il faut interpréter les renseignements fournis par les appareils et les contrôler au besoin. Il n'est que d'avoir assisté, en Juin 1950, lors de la Conférence Internationale sur la Sécurité en mer, à l'affrontement de Capitaines éprouvés de deux grandes nations maritimes (Norvégiens et Anglais) pour comprendre que de bons marins eux-mêmes peuvent être anxieux des obligations et des alternatives que comporte l'utilisation d'appareils modernes durant de dangereuses périodes de navigation.

Il convient de faire remarquer également que si l'automatisme apporte de grandes commodités, il faut que les hommes qui utilisent ces techniques, choisis parmi les plus qualifiés, soient toujours prêts à parer à des défauts de fonctionnement .

Si les problèmes commerciaux sont généralement simplifiés par suite des facilités de communications, d'autres tâches non moins difficiles sont venues les remplacer.

Le navire représente un capital considérable, la concurrence internationale est accrue, le souci des charges d'exploitation est devenu primordial, ce qui comporte : vitesse, rapidité, souci de ne jamais

perdre une heure, une marée, au prix, parfois, de risques calculés mais importants. Si l'on ajoute à cela la dimension considérable de certaines unités modernes, les problèmes de chargement, pour être devenus parfois automatiques, n'en obligent pas moins à un souci constant, à des contrôles minutieux.

Mais les derniers de nos grands paquebots ne doivent pas être oubliés ; ils portent très haut notre pavillon grâce à la qualité de leur accueil et à leur confort réputés, à leur ponctualité, leur régularité, malgré les circonstances diverses et souvent délicates de leur navigation.

Face à toutes les tâches nouvelles que comporte, pour le Capitaine, la navigation des temps modernes, on comprend mieux la réforme très importante qui vient d'être réalisée par la refonte complète des programmes, la création d'un brevet unique couvrant toutes les activités Pont et Machine. Comportant pour le Capitaine des responsabilités accrues, il lui donnera encore plus d'autorité sur un état-major et un équipage réduits.

Mais le décret du 31 Mars 1967 vient de remplacer, dans un proche avenir, le titre de Capitaine au long cours par celui de "Capitaine de 1ère classe de la Navigation maritime."

Est-ce un divorce entre le long cours et le Capitaine ?

Le long cours est un terme bien français qui figure au dictionnaire ; il est des mots qui font image.

Cependant, considérons posément la situation telle qu'elle se présente après la parution du décret. Les brevets de Capitaines au Long Cours continueront à être délivrés pendant quelques années encore aux élèves qui ont commencé leurs études, mais il leur sera également possible de s'orienter vers le nouveau brevet.

Seuls les élèves qui sont entrés à l'école du Havre en 1966 vont suivre le nouveau cycle complet d'études et pourront devenir les premiers Capitaines de 1ère classe de la navigation maritime, les brevets pouvant leur être délivrés dans six ans environ.

Ce sont ces élèves, futurs Capitaines, qui sont directement intéressés par le changement d'appellation; il leur appartiendra de savoir, compte tenu du capital moral, des traditions de courage et d'honneur, du prestige qui sont attachés au titre de Capitaine au long cours, s'ils y renonceront sans regret .

La Marine Militaire, bien qu'elle ait organisé, avant nous, une formation unique a conservé ses Capitaines de vaisseau, de frégate, de corvette.

L'avenir nous dira si, comme en 1896 et tel le Phénix, une fois de plus, le titre prestigieux de Capitaine au long cours renaîtra de ses cendres.

Quoi qu'il advienne, Mesdames, mes cher Camarades, je terminerai par ces deux vers de notre regretté camarade LE TOUMELIN :

" Qu'on emplisse ma coupe....À prendre un ris

. ...Qu'importe

Si l'un de nous, ici, n'a plus soif ....

... qu'on le sorte ".

---

Note complémentaire.

Le décret du 3 brumaire an IV concerne "l'admission et l'avancement des officiers de la Marine Militaire et la réception des Capitaines des bâtiments de commerce ". Son article 9 traite des "Capitaines des bâtiments de Commerce au long cours". C'est donc le terme officiel utilisé à cette époque.

Mais dès avant l'an IV et dans les années qui suivent, le titre de Capitaine au long cours apparaît dans des textes d'importance secondaire, il est couramment utilisé dans la correspondance.

Nous pouvons donc affirmer que l'appellation Capitaine au long cours était déjà consacrée par la coutume durant la période révolutionnaire, et l'Empire.

Cependant, c'est une décision du 12 décembre 1816 qui ordonne le renouvellement de toutes les lettres de Capitaines au long cours et le remplacement par des brevets définitifs des titres qui, depuis le décret du 3 brumaire an IV, n'avaient été délivrés que comme certificats provisoires.

Décret du 25 brumaire an II.

relatif aux militaires possesseurs de brevets ou commissions portant des signes de royauté ou de féodalité.

La Convention Nationale, sur la proposition d'un membre, décrète que tout militaire possesseur de brevets, commissions ou lettres de service, expédiées avec les signes odieux de la royauté ou de



la féodalité, sera tenu de les faire passer, dans le délai de deux mois, au Ministre qui lui adressera une nouvelle expédition du brevet ou de la Commission de son grade, au nom de la République.

Rapport du 28 Brumaire an V

Aux termes de la Loi du 25 Brumaire an II, les Capitaines au long cours, les Maîtres au petit cabotage et les pilotes lammaneurs ont fait remise de leurs brevets expédiés sous l'ancien régime par les ci-devant Amirautés. Les Prédécesseurs du Ministre leur ont adressé en échange et provisoirement des certificats pour leur tenir lieu de titre jusqu'à ce que la nouvelle forme de ceux à leur délivrer ait été arrêtée. (Archives Nationales Marine CC4-284)

Rapport du 12 Octobre 1816.

Le bureau de l'inscription Maritime étant sur le point de s'occuper de la confection des nouvelles matricules de Capitaines au long cours et Maîtres au petit cabotage, je crois devoir appeler l'attention de Monseigneur sur une opération non moins essentielle qui s'y rattache naturellement, je veux parler du renouvellement des lettres de Commandement qui jusqu'à aujourd'hui ont été expédiées à ces navigateurs.

Tous les titres délivrés avant la Restauration portent les emblèmes des divers gouvernements qui se sont succédés en France depuis la Révolution. Ceux expédiés au nom du Roi ne sont que des certificats provisoires d'admission et je propose à Son Eminence de les faire remplacer les uns et les autres par des brevets définitifs.

Ce remplacement ne peut qu'être agréable aux navigateurs qui l'ont sollicité plus d'une fois et il aura l'avantage de substituer un modèle uniforme à des titres surannés de toutes formes et de toutes dimensions.

J'ai déjà eu l'honneur de mettre sous les yeux de Monseigneur le modèle de deux nouveaux brevets de parchemin, l'un pour les Capitaines au long cours, l'autre pour les Maîtres au petit cabotage.

---

Rétribution Capitaines au long cours	6 Francs
Maîtres au petit cabotage	3 Francs

(Archive Nationales- Marine CC4-177)

---

MARINE CC4-283

Paris le 12 Octobre 1816

Page 1320

Le Ministre à MM. les Intendants  
Ordonnateurs et chefs de service

Monsieur L'..... vous avez vu par mon instruction du 11 juin dernier que mon intention est de faire procéder, d'après un mode particulier, à la nouvelle formation des matricules de Capitaines au long cours, maîtres au petit cabotage et pilotes lamanneurs .

Ce travail dont il est temps de s'occuper, m'a paru une occasion naturelle de faire renouveler les lettres de commandement qui jusqu'ici ont été délivrées à ces navigateurs.

La plupart de ces titres, expédiés avant la Restauration, portent les emblèmes du régime révolutionnaire ou du gouvernement de l'usurpateur, d'autres ne sont que des certificats provisoires d'admission dont le remplacement a été réclamé plus d'une fois et j'ai décidé que les uns et les autres seraient annulés et échangés contre des brevets définitifs d'un modèle uniforme et régulier.

---

Rapport du 31 Janvier 1817.

1ère Division Inscription Maritime.

Par décision du 12 octobre dernier, Son Eminence, a accordé au Sieur DIDOT, Imprimeur de la Marine, la fourniture des brevets de Capitaine au long cours et Maître au petit cabotage, qui doivent remplacer les anciens titres dont Son Eminence a ordonné le renouvellement, Cet imprimeur ayant complété ses livraisons réclame le paiement de la somme de 4.680 Francs qui lui est due d'après les prix fixés par le Ministre.

Savoir :

3.800 brevets de Capitaines, au long cours à 60 c	2.280, F.00
4.800 brevets de Maître à 50c	2.400, F.00
Total	4.680, F.00

J'ai l'honneur de prier Son Eminence de bien vouloir autoriser le paiement de cette somme.  
(Archives Nationales Marine CC4 178)

Rapport du 22 Juillet 1817

Par décision du 12 décembre dernier, Monsieur le Vicomte DUBOUCHAGE ordonne le renouvellement de toutes les lettres de Capitaines au long cours et Maîtres au petit cabotage.

Cette disposition a pour objet :

1° - de remplacer par des brevets définitifs des titres qui, depuis la loi du 3 brumaire an IV, n'avaient été délivrés que comme certificats provisoires ;

2° - de substituer des brevets d'un modèle uniforme, expédiés au nom du Roi, à des pièces de différentes dimensions qui portaient les emblèmes de tous les gouvernements qui se sont succédés en France depuis la Révolution.

Le bureau de l'inscription Maritime s'est occupé sans relâche de l'opération ordonnée par Monsieur le Comte DUBOUCHAGE et, pour y procéder avec plus de régularité, on a renouvelé en même temps les matricules des Capitaines et Maîtres qui ne l'avaient pas été depuis l'an 12 et qui, par le fait de l'état de guerre, se trouvaient dans un grand désordre.

Ce double travail est terminé. Les nouveaux brevets, au nombre de 7.849 sont expédiés. Une partie a déjà été envoyée dans les ports; les derniers envois auront bien tous été reçus ces jours-ci.

Nombre de brevets expédiés Capitaines	3.097
Maîtres	4.122
Pilotes	630
	7.849

(Archives Nationales Marine CC4--178)