

PARIS, le 16 Août 1966

YR/ml

Donateur : Cdt Pierre Porret

Pages 1 à 9 : document du Cdt Robichon.

Page 10 : photocopie du Cdt Robichon enrichie d'une CP
du Cdt P. Porret.

Page 11 : 2 CP de la collection de J.Y. Nicolas.

LE NAVIRE ECOLE "JACQUES CARTIER"

Dans un de nos précédents numéros, il était
annoncé que le premier transporteur de vrac construit
pour le compte de l'A.G.P.A. (Les Armateurs de Gros
Porteurs Réunis) porterait le nom de "JACQUES CARTIER"
et nous ajoutons que ce nom rappellerait bien des sou-
venirs dans la mémoire des Officiers qui furent formés,
entre les deux guerres, à bord de ce navire école,
véritable pépinière d'Officiers.

HISTORIQUE de ce NAVIRE ECOLE

C'est au Président DAL PIAZ que revient le mérite
de la création du premier véritable navire école de notre
Marine Marchande en 1919, après les années de deuil et
d'intense activité de la première guerre mondiale.

Ce Président, qui savait allier le goût de la
grandeur de sa maison au sens de l'intérêt national et qui
avait la plus grande foi en l'avenir, n'hésita pas un seul
instant pour concevoir puis réaliser très vite, sans
souci du coût de l'opération, la création de ce "Navire"
du commerce s'inspirant pour ce faire de son illustre
devancier de la Marine Marchande.

./.

FEDERATION NATIONALE
DU MERITE MARITIME
ET DE LA MEDAILLE
D'HONNEUR DES MARINS
CENTRE DE DOCUMENTATION

Origine du Document :

Cdt. Porret

F. 313

La Compagnie et la Marine Marchande toute entière en récoltèrent rapidement le fruit grâce à la génération d'Officiers d'une valeur scientifique et professionnelle très poussée, conséquence d'une formation véritablement exceptionnelle. Ces Officiers ne l'ont jamais oublié. Ils restent en outre reconnaissants à la "Transat" de leur avoir certainement fourni leurs plus belles années du début de leur vocation maritime.

RAPPELONS QUELQUES CHIFFRES

Il y a eu très exactement 13 promotions du "JACQUES CARTIER" de 1919 à 1932. Cette école n'a connu que deux seuls Directeurs, anciens professeurs en chef d'Hydrographie.

Le premier fut Monsieur PAOUILLAC (plus connu sous le nom de Papou par les élèves) qui dirigea les six premières années tandis que son successeur, Monsieur CORNET forma les sept dernières.

Il est aussi intéressant de signaler qu'il y eut deux navires "JACQUES CARTIER".

Le premier avait eu une naissance difficile sur chantier à Dunkerque à la fin de la première guerre mondiale. Il était à l'époque le plus gros cargo du monde d'un port en lourd de 13 000 tonnes.

C'était un navire à trois ponts, et c'est sur le pont de son vaste château et dans son entrepont supérieur que furent installés les principaux locaux de l'école composés de nombreux dortoirs en postes et de deux grandes salles de cours dont la plus grande à l'heure des repas était transformée en réfectoire, sans parler d'annexes comme l'atelier machine, l'infirmerie..

./.

Mais à partir de Janvier 1930, pour être plus au vaste, l'école fut transférée sur un ancien navire mixte d'émigrants, le vieux "CAROLINE" qui, va sans dire, fut débaptisé pour les circonstances

Ses aménagements étaient beaucoup plus confortables, il possédait entre autre une vraie salle à manger.

L'ancien "JACQUES CARTIER" fut renommé "WINNIPEG".

Le premier "JACQUES CARTIER" fit surtout des voyages du Golfe du Mexique et du Pacifique Nord tandis que le second fréquenta les ports de la côte Est des Etats Unis et les ports d'Afrique du Nord de la ligne d'Algérie.

Au total, durant les 13 années, ce sont 800 élèves qui furent sur ces navires bourlingueurs à "dure école". Ce navire forma trois fois plus d'Officiers Pont (600) que d'Officiers Mécaniciens (200). L'école comprenait en effet trois sections. La section Pont, la section Pont Perfectionnement, la section Machine.

L'admission aux sections Pont et Machine avait lieu par concours passé à Paris selon un programme d'admission sensiblement le même quoique très légèrement supérieur à celui des Ecoles Nationales d'Hydrographie (Niveau Mathématiques Elémentaires). De par le succès que connut très rapidement cette école flottante, on doit reconnaître qu'il s'opéra de suite une sélection d'élite des futurs Officiers de la Marine Marchande.

Comme dans toute grande école, un classement était établi à la sortie, mais les élèves devaient passer malgré tout les examens officiels pour l'obtention du brevet national, ce qui n'était généralement pour eux qu'une pure formalité de fin d'étude.

L'enseignement donné dans ces deux sections était très poussé ; à la mer peu de distractions, donc travail obligatoire et facile. Il permettait en une seule année scolaire de 9 mois d'ingurgiter tout le programme théorique nécessaire à l'obtention des deux premiers brevets Marine Marchande qui, à terre, obligeaient à deux scolarités.

./.

Ainsi, pour le Pont, on pouvait aisément se présenter à la sortie aux deux examens, celui d'Elèves Officier et celui de Lieutenant au Long Cours Théorie.

Par ailleurs, la durée en mer vécue pendant l'école et qui constituait un "véritable embarquement" entrainait en totalité pour le décompte du temps nécessaire de navigation indispensable à posséder avant de songer pouvoir se présenter à l'examen de Lieutenant au Long Cours Pratique. Aussi, cela explique pourquoi cette formation poussée et accélérée, qui nous faisait gagner presque deux ans sur nos camarades instruits dans les écoles à terre, était la plus recherchée et sélectionnait par le fait même les meilleurs éléments. Même ensuite la préparation au brevet de Capitaine au Long Cours n'était qu'un jeu qui nécessitait seulement trois mois de travail assidu avant ce dernier examen, couronnement de notre formation professionnelle.

La section Pont Perfectionnement se composait d'élèves déjà brevetés "Elèves Officiers" et choisis sur titre mais désireux d'acquérir la pratique du métier sur ce navire réputé, cela tout en préparant leur deuxième examen de Lieutenant au Long Cours Marine Marchande.

La répartition par promotion entre les trois sections était en moyenne celle-ci :

- 10 Pont Perfectionnement
- 35 Pont
- 15 Machine,

soit trois fois plus d'Officiers Pont (45 au total) que de machine.

Que sont devenus ces Officiers ? Grâce à l'annuaire des anciens élèves qui a été minutieusement tenu à jour, on possède une idée à peu près exacte de ce que sont devenus ces anciens "JACQUES CARTIER", de par les fatalités de la vie.

./.

Car hélas, il y a eu d'abord, ne l'oublions pas, la si grave et longue crise pour le shipping, consécutive à la dépression américaine de 1928 et à la suite de laquelle, ne prenant comme exemple que notre Compagnie, durant 7 années aucun recrutement d'Officiers n'a été réalisé. Enfin, il y a eu surtout la deuxième guerre mondiale encore plus catastrophique pour tous ces jeunes Officiers désireux de naviguer au commerce mais dont la flotte était inexistante. Aussi, ne nous étonnons pas de constater que près de la moitié de ces Officiers ont été obligés d'abandonner leur idée première qui était la Marine et se sont aiguillés vers les activités de métiers les plus divers. Actuellement, certains sont devenus Directeurs de Théâtre, Avocats, Pâtisseries, Ingénieurs Conseils, quelques-uns Président-Directeur-Général.

Mais de ceux qui sont restés fidèles à leur vocation de Marine, la moitié encore, soit 200, ont du opter soit par obligation, soit à cause de l'âge, pour un poste sédentaire.

Ainsi, nombreux sont les anciens "JACQUES CARTIER" qui sont devenus Administrateur de l'Inscription Maritime, Inspecteur de la navigation, Capitaine d'Armement, Secrétaire de Syndicat, Officier de Gendarmerie Maritime etc...

Comment se partagent les 200 navigants qui ont, contre vents et marées, tenu la promesse de leur vocation de jeunesse. La moitié sont devenus soit pilotes ou officiers dans d'autres Compagnies de Navigation soit même Officiers de Marine de Guerre, mais le reste : une centaine aura servi sur mer durant toute leur carrière, la Compagnie Générale Transatlantique à laquelle ils auront été fidèles jusqu'au bout. N'est-ce pas si mal ? On retrouve alors les mêmes proportions de spécialité. Un tiers termineront comme Chef Mécanicien tandis que les deux autres tiers auront figurés comme Commandants à notre Compagnie pendant un quart de siècle (de 1943 à 1968) sur toutes ses unités et en particulier ses plus grands paquebots.

Le "JACQUES CARTIER" a pu coûter cher à notre Compagnie au point qu'en 1932 elle devait abandonner la gestion d'un tel navire école. Cela, surtout à cause des plus sombres perspectives de la Navigation, car pourquoi vouloir continuer de chercher à former des Officiers auxquels on ne pourrait par ailleurs promettre aucun avenir. Mais en revanche, quelle génération d'Officiers vous avez récoltée, Monsieur le Président DAL PIAZ, dont les tous derniers resteront au service de

vous Compagnie, cinquante ans ^{lucide} après votre décision de la création de ce navire école d'une conception si différente mais bien plus réaliste de celle des derniers voiliers écoles.

Les services de la Marine Marchande en ont enfin vraiment compris l'utilité, et viennent seulement d'en réaliser une bien timide imitation, avec les Astro-babe et Alidade. N'étiez-vous pas un grand précurseur.

EVOQUONS quelques NOMS

Mais parlons d'abord de la vie à bord. Durant toute la matinée et pendant une bonne partie de l'après-midi, avaient lieu les cours théoriques. Le Directeur professait les plus nobles matières, celles les plus importantes comme la cosmographie, la navigation, la mécanique, l'électricité, tandis que les professeurs se partageaient la législation, la théorie du navire, l'anglais, la manoeuvre, la machine.

Nous participions, le reste du temps, en groupes, à de nombreux exercices pratiques de compensation de compas, timonerie, matelotage... et avions de longues et sérieuses heures d'études sans aucun besoin de "pion" pour nous surveiller car dès l'embarquement, en même temps qu'on nous obligeait à avoir le pied marin, on avait vite fait de nous faire passer l'esprit potache.

Nous participions aussi au quart tant sur la passerelle que dans la machine du navire avec les Officiers du bord, qu'elle plus magnifique initiation à notre futur métier aurait-elle pu rêver ?, confiée cela va de soi aux meilleurs officiers de la Compagnie. Qui de nous ne se remémore avec joie de son premier quart de nuit, de son premier point d'étoiles ou de sa première méridienne.

Discipline stricte mais si facilement consentie à la mer. Par contre, aux escales, toute facilité, toute liberté de manoeuvre disions-nous dans ce langage marin auquel nous nous initions.

Avant chaque escale, une conférence préparatoire était obligatoirement faite par un professeur sur le pays et le port touché. Durant les séjours à terre, des visites instructives et des promenades d'agrément étaient organisées. Le reste, c'était nos facilités de sorties plus souvent nocturnes accordées très librement. Une seule obligation, il nous suffisait seulement d'indiquer l'heure de rentrée de nuit au cahier de sortie et au bradebas du jour de n'avoir pas l'air trop endormi. Heureux temps où nous découvrons un nouveau monde, l'Amérique insolite de la prohibition, en même temps qu'une nouvelle vie, celle insouciance du marin (homme libre tu chériras toujours la mer) alors que nous sortions tout jus te du bahut.

Et que d'éloges à adresser à nos Chefs, à nos Maîtres, à nos Initiateurs.

L'Etat-Major de l'école se composait donc d'un Directeur, de deux professeurs Pont, un professeur Machine, sans parler du surveillant, le Capitaine d'Armes.

Ce furent du tout début le Directeur PAOUILLAC, figure qui restera légendaire du "parfait" éducateur, d'une grande dignité ~~associé à un certain orgueil~~, assisté comme professeurs de Coyecque et Augarde, deux officiers totalement opposés de caractère mais se complétant fort harmonieusement l'un l'autre, Coyecque, c'était le futur grand météorologiste, travailleur acharné, esprit autoritaire, Augarde, c'était le savant ^{supérieur} brouillon passionné particulièrement de Radio et sachant si bien vous intéresser aux débuts prometteurs de cette nouvelle technique tout aussi bien d'ailleurs qu'il aurait pu vous initier à la Radiesthésie. Enfin, d'un ancien ingénieur de Marine, chevronné d'une mécanique en pleine évolution, le vieux Monsieur SALM. Le Docteur du bord SHEFFER savait professer avec beaucoup de sagesse les cours d'hygiène.

à insérer

Il était rable et trapu, portant l'uniforme de Tréport, un peu bedonnant et exhibant une magnifique barbe bien soignée. Il faisait ses cours en marchant dans l'étroit passage qui longeait la cloison de la salle sans touché des roules et tangues du navire car il était bon marin. Très sportif, à la mer il pratiquait l'esrime tantôt avec le Commandant Reynet tantôt avec un élève, à terre il aimait les longues promenades à pied. Sévère mais juste il gouvernait avec autorité; c'est bien lui qui a fait demander le Jacques Cartier au point d'être jaloux de ses anciens collègues des écoles d'Hydrographie -

Ensuite, ce fut le Directeur CORNET, autre pédagogue né. Il parlait de ce principe que dans une classe, si en fin de démonstration il y a deux catégories d'élèves, ceux qui ont compris et ceux qui croient avoir compris, aussi en définitive il ne doit en rester qu'une seule, la première. Il s'évertuait donc à la plus grande classification et savait captiver littéralement toute la classe car la dernière catégorie de ceux qui ne comprendront jamais rien était vraiment inexistante.

Il était assisté comme professeurs de Beilvaire et Castelnaud. Le premier très appliqué, méticuleux, consciencieux, le second beaucoup plus doué, trop donc, mais dont malheureusement l'enseignement, suivant son humeur du jour était assez inégal. Enfin, Lang, le professeur Machine, les yeux noyés dans ses sourcils qui prenait bien du mal à nous initier à une "mécanique" en ce début de siècle qui n'était pas encore celui de la polyvalence ni de l'automatisation.

Songez que ces navires possédaient des machines à vapeur à pilon à triple expansion.

Le docteur FAURE, bien vieux avait beaucoup de mal à ne pas être trop endormant.

Pour mémoire, je citerais encore Arnold et Hamon qui professèrent uniquement les deux dernières promotions.

Un militaire comme Le Bihan Faou, un ancien rude Bosco comme Lemesle aux allures de boxeur ou un ex-capitaine d'armes timide comme Pape, chargés d'être pour les élèves une mère poule au milieu de soixante lurons impatientes de voler de leurs propres ailes.

Et à côté de l'école proprement dite, venaient ensuite les Officiers du bord. Ils avaient tous, comme il se doit, été triés au grand choix avant d'embarquer sur ce navire. Aussi, les commandants furent-ils selon les promotions, Pagnet, Chabot, Thoreux, Coyecqueq tandis que les seconds furent Cornec, Augarde, Garoche,

On se doit encore de signaler que sur les dernières années, durant la période des vacances scolaires, la Compagnie mettait ce navire à la disposition de la Ligue Maritime et Coloniale afin de permettre à une soixantaine d'étudiants de grandes écoles choisis sur le volet d'accomplir une magnifique croisière sur mer et outre mer à destination des Etats-Unis.

Donc, au total, c'est plus d'un millier de jeunes qui gardent un souvenir inoubliable et ému du "JACQUES CARTIER" ce cher "J.Q." disions-nous.

Le rappel de ce nom était tout indiqué pour être donné, en cette période de mutation de la Marine Marchande, au plus long (250 mètres) et au plus gros cargo (d'un port en lourd de 80 000 tonnes) de notre future flotte Transat ultra moderne. Ne sera-t-il pas doté en outre d'un appareil moteur de près de 20 000 W entièrement automatisé.

Aussi, après cette évocation de ses fiers prédécesseurs et pour conclure, non sans regret, souhaitons que notre nouveau "JACQUES CARTIER" puisse faire véritablement "Ecole" dans le sens le plus large de ce mot.

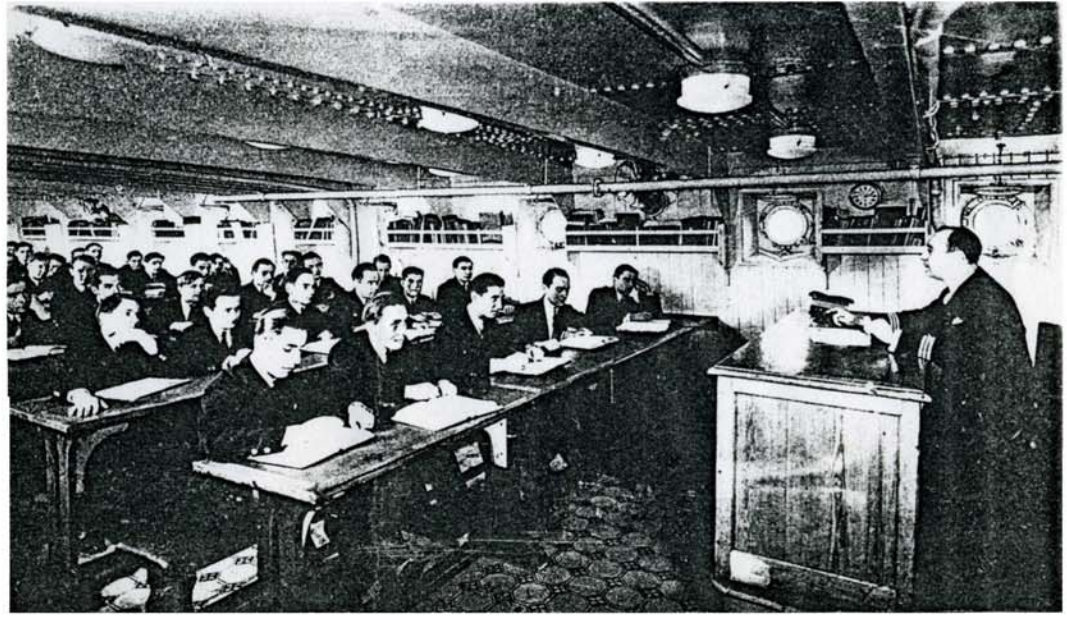
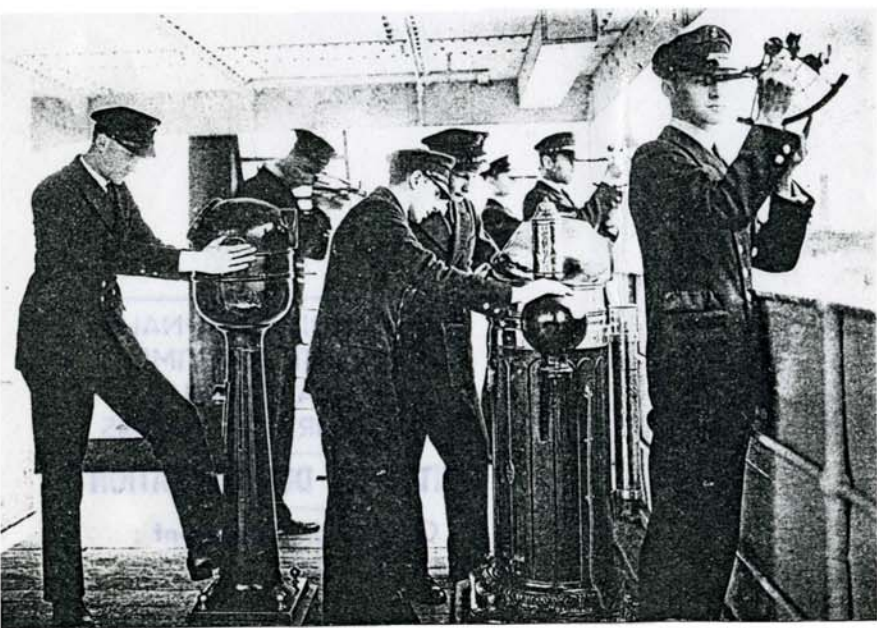
Cdt Y. ROBICHON
Ancien J.Q.

De 1919 à 1932.

Le Jacques Cartier a formé
592 Officiers Pont
202 Officiers Machine



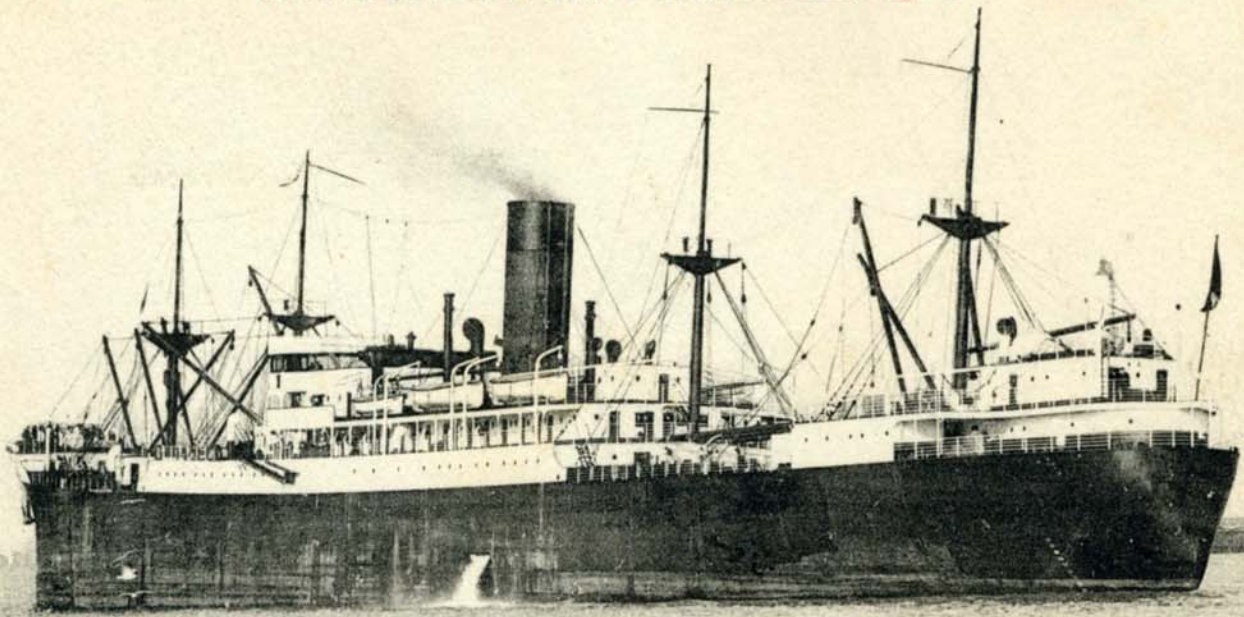
Navire-École « Jacques-Cartier », Compagnie Générale Transatlantique





Le "Jacques Cartier", de la C^{ie} G^{le} Transatlantique en croisière L. M. C.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE



Navire-Ecole « JACQUES-CARTIER ».
Tonnage: 10.300 tonneaux. — Longueur: 150^m80. — Puissance: 5.400 HP.