

Discours de remise des insignes de commandeur mérite maritime à Jacques Schirmann le 30 janvier 2008 par René Tyl

Jacques Schirmann me fait l'honneur de lui remettre les insignes de commandeur du mérite maritime. Il est naturel lorsque l'on procède à une remise de décoration, de rappeler les qualités de la personne désignée. Mais dans le cas du commandant Schirmann, il est difficile de le faire, tant sa carrière fut intéressante. On ne retrace pas une vie aussi riche que la sienne en quelques minutes, aussi me limiterai-je à l'essentiel.

Au début des années 1950, le Havre était encore à moitié en ruines, la ville avait perdu 10 000 immeubles sur 20 000. Bien que le grand architecte Perret ait commencé à reconstruire les quartiers démolis par les bombardements, l'école de la marine marchande était néanmoins installée dans des baraquements non loin des vieux bassins.

C'est là, où en octobre 1951, je rencontrai Jacques, frais émoulu du concours d'entrée, arrivant tout droit de Franche Comté. Notre première année d'élève fut studieuse. Nous partagions à deux des petites cellules dont le caractère monacal ne pouvait que nous inciter à travailler. Inutile d'ajouter que Jacques se tenait dans le peloton de tête et que son exemple nous a permis d'obtenir tous notre brevet d'élève en fin d'année.

Vint alors le moment tant attendu, choisir notre embarquement parmi la vingtaine des grands armements de l'époque. Jacques avait fait son choix depuis longtemps, la compagnie des Chargeurs Réunis, pour retrouver en Argentine son grand oncle Charles, officier de marine mais surtout célèbre peintre de marine, plus connu sous le nom de Gervèse, retiré à Buenos-Aires.

C'est l'époque de la reconstitution de la Marine marchande, la flotte comptera à la fin des années 1950 près de 800 navires, contre quelque 200 à l'heure actuelle. Les Chargeurs Réunis n'ont pas moins de 50 navires dont les prestigieux « savants », la fameuse série des « B » qui ont fait bonne figure pendant 25 ans malgré leur allure vieillotte, et aussi ces légendaires « liberty ship », si bons bateaux que toute une littérature leur a été consacrée (une quinzaine leur fut cédée parmi les 75 acquis par la France au titre d'accords spéciaux).

Mais arrêtons nous quelques instants sur ce merveilleux personnage, frère de sa grand mère, le capitaine de frégate Charles Millot, que Jacques a immortalisé par deux beaux ouvrages, l'un consacré à son œuvre, l'autre sur sa croisière de bordache à bord de l'Iphigénie L'enfance et la jeunesse de Jacques ont été marquées par cet oncle prestigieux, devenu presque mythique comme il le dit dans son ouvrage sur Gervèse, (les dessins humoristiques de Gervèse ont été les premiers livres d'image de Jacques) et rappelons que l'espoir d'une rencontre avec l'oncle fut à l'origine de sa vocation de marin.

Mais, pas de chance pour l'Amérique du Sud, son premier embarquement l'emmènera sur la côte d'Afrique sur un de ces fameux « liberty ship ». Il sera tiré du sommeil après une courte nuit dans une étroite cabine par le fatidique « moins le

quart », il apprendra à demander à la machine le « cheval de la vache », il pointera à fond de cale sous l'œil narquois des dockers, il découvrira l'habileté des « kroumen » à charger les billes de bois sous la direction du chef cacatois, il scrutera chaque matin, sextant en main, l'apparition des premières étoiles et procédera aux calculs tant de fois effectués à l'Hydro pour afficher le point du matin.

Ce n'est qu'après sa seconde année d'étude que Jacques embarque sur un magnifique paquebot mixte, le Charles Tellier, affecté à l'Amérique du Sud. Le 13 août 1953, il arrive enfin à Buenos Aires et retrouve avec émotion son grand oncle. Ces huit jours d'escale lui permettent de le redécouvrir et d'apprécier la richesse de ses aquarelles, paysages, et natures mortes ou portraits.

Après ce voyage, Jacques connaît un avancement rapide. En septembre 1953, il est nommé lieutenant sur un liberty ship de la côte d'Afrique. Cette promotion, tout en le réjouissant, éveille des craintes toutes légitimes devant une plus grande responsabilité. Qui d'entre nous n'a pas connu pareille émotion lors de son premier quart de nuit, seul sur la passerelle en charge de la conduite du navire ! Il vient d'avoir 20 ans.

Une rupture au milieu de l'exotisme de ses embarquements, c'est le séjour à bord du vieux croiseur école Tourville où Jacques est convoqué le 1^{er} avril 1955 pour accomplir son service militaire. Ce n'est pas sans une certaine nostalgie que toute notre génération évoquera cette période, certes austère – les élèves sont soumis à un régime sévère d'études sanctionnées par des notes et partagent avec une vingtaine d'autres un poste étroit où ils apprennent à dormir dans des hamacs - mais si riche d'enseignement. A la sortie du Tourville, Jacques est nommé à Cherbourg sur un petit patrouilleur. Profitant des longues périodes à terre que lui laisse cet embarquement il se marie en été. Hélas, la lune de miel durera peu de temps, car survient l'affaire de Suez.

Le gouvernement avait remis en service le Pasteur, longtemps transport de troupes sur l'Indochine, et avait demandé pour l'armer des officiers effectuant leur service militaire. Jacques faisait partie de ceux-là, et sillonna la Méditerranée en fonction des événements.

Après vingt deux mois de service, l'enseigne de vaisseau Schirmann retrouve les Chargeurs et l'Amérique du Sud et acquiert progressivement la pratique du métier. En 1959, sept années après le début de sa navigation, il est nommé second capitaine, fonction exigeante qu'il exercera sans faillir pendant neuf ans, malgré la lassitude qui l'envahissait à la perspective des longues absences qu'il imposait aux siens.

Pendant cette longue période, il découvrira l'Extrême-Orient, à commencer par le Cambodge, puis Saigon, nom mythique pour tous les marins, Hong-Kong, le Japon et Singapour. Le voyage se poursuivra en contournant le cap de Bonne Espérance, avec une escale à Matadi au plus profond du Congo Belge, à la limite du fameux « Chaudron de l'enfer », siège de violents courants. Ce sont ensuite les escales classiques de la côte d'Afrique, au rythme infernal, au travail de jour comme de nuit.

Il obtient son premier commandement à l'âge de 35 ans. Il est désormais « maître à bord » et s'emploiera à établir un courant de communication entre les divers éléments à bord de son navire, initiative peu courante auparavant. Conscient de ses nouvelles responsabilités, il s'efforcera de s'obliger à une parfaite maîtrise de soi et de ne rien laisser paraître de ses appréhensions ou angoisses

De ses divers voyages sur différents types de navires, il rapportera une foule de photographies et de dessins qui illustrèrent ses « Souvenirs du long cours », son œuvre majeure où il relate avec le talent que nous lui connaissons tous sa vie de marin.

En 1972, à 39 ans, il prend le commandement du navire le plus important de la compagnie, poste réservé aux plus anciens commandants. Il s'agit du Cetra Carina, un grand minéralier de taille impressionnante (75 000 tonnes et plus de 250 mètres de long). A la différence des précédents embarquements, les escales sont brèves et les traversées longues, de l'ordre de 40 jours.

Il est courant de partir de Fos pour y revenir après un voyage de plus de 3 mois, en passant par le Liberia, le cap de Bonne Espérance, le Japon et l'Australie. Plus pittoresque est la remontée de l'Orénoque, qui permet après une navigation mouvementée l'accès à un port lointain ancré au milieu des terres. Plus impressionnante est la rencontre avec une vague dite scélérate d'environ 30 mètres de haut qui engage le navire jusqu'au milieu des panneaux.

Avec ce genre de navigation, les nouvelles de la famille sont rares, le seul moyen de communication est la phonie ondes courtes, dont la propagation était très capricieuse, en particulier au-delà de l'océan indien. Quelle différence aujourd'hui avec les communications par satellites !

Mais Jacques va bientôt pouvoir mener une vie familiale plus harmonieuse. En 1975, la compagnie lui propose le poste d'adjoint au capitaine d'armement au siège parisien. Malgré son regret de quitter le monde de la mer, il accepte avec joie cette nouvelle fonction qui le rapprochera des siens.

Quelques années après, il est inspecteur de l'armement puis directeur du personnel navigant et enfin directeur de tout le personnel. Il profite de sa nouvelle vie de sédentaire pour passer un DESS de Transports maritimes, qu'il prépare à Paris I.

Cette période est cependant difficile, car on lui demande notamment de procéder à de multiples licenciements après la cession des Chargeurs Réunis à Delmas Vieljeux. Il est ensuite détaché auprès de Delmas, chargé du reclassement. Il prend sa retraite en 1993, après 41 ans d'activité dont 23 ans à la mer.

Ce n'est pas pour autant qu'il restera inactif. Parmi ses nombreuses activités, peinture, écriture, chant choral, randonnées et autres, parmi lesquelles sa disponibilité à ses petits enfants, il s'est inscrit à la Fédération des Pensionnés de la Marine Marchande, dont il devint le secrétaire fédéral en 1991 et peu de temps après le président à la suite de la disparition brutale de ce dernier. Cette nouvelle fonction le surprend en pleine préparation d'un congrès dont il va lui falloir assumer tout de suite la responsabilité.

Il est maintenant à la tête de près de 25 000 adhérents, anciens marins tant du commerce que de la pêche qui apprécient tous ses compétences et son inlassable dévouement. D'aucuns souhaiteraient que son mandat n'ait pas de terme.

Il est également très apprécié des hautes instances de l'ENIM, qui nous font l'honneur de leur présence, et du secrétaire d'Etat aux transports, Dominique Bussereau qui fut présent à nos congrès de Saint-Jean-de-Luz et plus récemment de Bordeaux. N'est-ce pas ce dernier qui lui a décerné la croix de chevalier de la légion d'honneur.

Aujourd'hui, c'est à moi qu'incombe l'insigne honneur de prononcer avec joie la formule sacramentelle :

Jacques Schirmann, au nom du gouvernement de la République, nous vous faisons commandeur du Mérite Maritime.