

LE COMMANDANT

ALBERT RIONDEL

APOTRE DE LA SECURITE DES
PECHEURS DE TERRE-NEUVE

Certains hommes ont exercé leur profession jusqu'au seuil de la vieillesse et semblent n'avoir plus qu'à jouir tranquillement de leur retraite, quand on les voit brusquement s'engager dans une voie nouvelle et y faire preuve de la plus féconde activité. Ce fut le cas du Commandant Albert Riondel qui, après quarante ans de service dans la Marine, consacra le reste de sa longue existence aux problèmes concernant les abordages en mer et mérita d'être appelé l'apôtre de la sécurité des pêcheurs de Terre-Neuve.

Il était né le 30 janvier 1830 à Aron (Mayenne) où son père exploitait une petite forge. Une sœur de sa mère avait épousé un officier de Marine François Tréhouart, qui devait devenir Amiral de France et l'un des deniers à porter ce titre. De là sans doute la vocation de l'enfant, qui entra au Borda le 4 octobre 1844, cinquième d'une promotion de cinquante dont il était l'un des plus jeunes.

On commençait de bonne heure à naviguer en ce temps-là.

A seize ans et demi, il part pour l'Océanie sur la frégate Danaé, comme « élève » de seconde classe. Deux ans plus tard, « aspirant » de première classe, la corvette l'Oise l'emmène dans l'Océan Indien. Enseigne en 1850, il fait campagne à la Guadeloupe avec le brick Cormoran, en Islande avec la corvette la Recherche, au Sénégal avec la frégate l'Africaine. Vient la guerre contre la Russie. Il embarque sur la frégate la Psyché qui fait le blocus de la Mer Blanche, et dont le commandant a tant de confiance en lui, qu'il le charge de conduire d'Arkhangelsk à Dunkerque une prise russe, la goélette Dwina. Cette mission lui vaut des compliments officiels.

Lieutenant de Vaisseau un peu avant vingt-six ans, il sert sur divers vaisseaux, Bretagne, Eylau, Napoléon. Tourville dans l'escadre d'évolution, fait campagne aux Antilles sur la frégate la Bellone, et, en 1863, reçoit le commandement de la canonnière la Sainte-Barbe dans l'escadre formée pour la guerre du Mexique.

Jusque là il a été jugé « excellent officier, plein de zèle et d'entrain, très bon manœuvrier, s'intéressant à toutes les parties du métier et notamment à la vapeur ». Le seul reproche qu'on lui fasse est la faiblesse de sa vue, (qui n'a jamais été bonne et le devient de moins en moins. Cela ne l'empêche pas de commander la Sainte-Barbe d'une façon remarquable, passant vingt-sept mois dans les rivières avec sa canonnière d'abord, puis comme

commandant d'un détachement de marins à terre, prenant part à toutes les opérations de guerre. Sa belle conduite est récompensée par la croix d'officier de la Légion d'Honneur en 1865, par le grade de capitaine de frégate en 1867.

Mais cette nouvelle campagne a profondément altéré sa santé, Pendant plusieurs années il est incapable de tout service actif. Au début de 1871 cependant, il peut se faire incorporer dans les zouaves pontificaux du Général de Charette, mais la guerre, est alors près de sa fin. Sa myopie s'est aggravée ; il est obligé de rester à terre et de renoncer à l'avancement.

La limite d'âge ne doit l'atteindre qu'en 1888. Or, en 1885, la guerre du Tonkin impose de lourds devoirs à la Marine. Riodel est invité à se retirer pour faire place à un plus jeune. Il refuse ; on le met à la retraite d'office. Il a beau protester, adresser une pétition à la Chambre des Députés contre cette décision qu'il juge illégale, sa carrière militaire est finie.

Il n'a que cinquante-cinq ans. Sa santé s'est rétablie, il se sent plein de vie et se résigne d'autant moins à rester inactif qu'il veut prouver leur erreur à ceux qui l'ont écarté comme inutile. Il entreprendra donc une autre carrière, et son tempérament combatif (certains de ses commandants ont mêlé à leurs éloges la mention d'un caractère difficile) le pousse tout naturellement vers le journalisme.

Mais il est trop imprégné de marine pour écrire sur d'autres sujets. Ce sont donc des articles maritimes qu'il donne au «Réveil» de Cherbourg (la ville où il s'est retiré), aux «Tablettes des Deux Charentes» de Rochefort, au «Yacht» de Paris, à bien d'autres journaux encore. Il fonde même une «Revue Maritime» éditée à Cherbourg, et qui n'aura que trois ans d'existence. Il est heureux de cette activité retrouvée, où il révèle un remarquable talent de polémiste.

Un sujet, surtout, le passionne : les abordages en mer et les moyens de les éviter. Depuis longtemps il collectionne les articles qui s'y rapportent et souhaite de voir perfectionner la législation internationale dont il a vu le début en 1862. Peu avant sa mise à la retraite, il a en l'occasion d'étudier un cas d'intérêt particulier.

C'est l'abordage du navire anglais Woodburn par le transatlantique français Saint-Germain, à l'entrée de la Manche, dans la nuit du 25 au 26 août 1883. Le Woodburn était remorqué et, au témoignage de tous les marins français, n'avait pas de feux de route, bien que le Recovery, qui le traînait, portât les feux blancs superposés qui indiquaient sa qualité de remorqueur, l'officier de quart du Saint-Germain manœuvra pour le parer, mais ne vit pas le Woodburn, qu'il aborda et coula avec dix-huit hommes de son équipage.



L'affaire fut appelée devant la Cour de l'Amirauté, à Londres. Les Anglais affirmaient que le Woodburn avait ses feux, les Français le niaient. Le juge décida : « J'ai à juger entre ces deux assertions, et je n'hésite pas à dire que je crois que les feux étaient allumés », Et il expliqua pourquoi : « ce serait la première fois que j'entendrais parler d'un navire de cette force, naviguant dans les parages où il était et se trouvant sans feu », en foi de quoi il donna tous les torts au Saint-Germain. Et la Compagnie Générale transatlantique mit à pied le Commandant du paquebot.

C'était un ami du Commandant Riondel, qui étudia l'affaire pour son compte et en fit le sujet d'une brochure publiée (il était encore en activité de service) sous le pseudonyme d'Albert du Mailly. Il concluait à la nécessité de faire juger les litiges de ce genre, mettant en cause des navires de nationalités différentes, par un tribunal international et, d'autre part, d'ajouter au règlement sur les abordages un article prescrivant aux navires isolés de se déranger en tous cas pour un groupe composé d'un remorqueur et d'objets remorqués.

Ces propositions n'eurent pas de suite. Mais, sa mise à la retraite lui ayant donné toute liberté d'exprimer ses opinions, le Commandant Riondel entreprit une campagne de presse pour la refonte du règlement sur les abordages. Sentant la nécessité de répandre d'abord ses idées dans le monde maritime, il commença une série de conférences les ports.

La première eut lieu à Nantes en mai 1880 et fut suivie la même année de réunions semblables à Cherbourg, au Havre, à Saint-Nazaire, à Granville, à Caen. Dès le début de 1888, il avait achevé son tour de France, ayant parlé dix-neuf fois devant des auditoires nombreux sous le patronage des Chambres de Commerce et des Sociétés de Géographie, et faisant voter des résolutions qui demandaient, outre les deux mesures indiquées plus haut : l'installation d'un feu blanc, à l'arrière des vapeurs (ils portaient seulement, jusqu'alors, les mêmes feux que les voiliers) ; l'augmentation

de portée de tous les feux de navigation et l'institution d'un concours international à cet effet : un perfectionnement semblable des appareils de signaux phoniques; une limitation précise de la vitesse en cas de brume ; l'obligation d'indiquer sa manœuvre par des coups de sifflet dont l'émission était seulement facultative: ; des peines correctionnelles pour les infractions concernant les feux et les signaux phoniques ; un tarif international pour indemnisation des dommages corporels causés par un abordage ; l'adoption de routes imposées, différentes à l'aller et au retour, dans les détroits, le long des côtes, et en haute mer pour les lignes régulières de paquebots.

Cette dernière réforme tenait particulièrement au coeur du commandant Riondel, qui lui a spécialement consacré deux brochures publiées en 1889 et 1910. Les navires rapides, disait-il, sont tout à fait assimilables aux chemins de fer. Ceux-ci ont une voie montante et une voie descendante, nettement séparées des routes, que suivent les autres véhicules. Ainsi évite-t-on les collisions sur terre ; ainsi les éviterait-on en mer par l'adoption d'une mesure analogue.

Ces propositions étaient adressées à mesure, sous forme de voeux, au Ministre de la Marine et à la Chambre des Députés, ou elles firent l'objet d'un examen attentif. Le Commandant Riondel fut invité à comparaître (devant la Commission des pétitions, qui émit un avis très favorable : sans se prononcer sur les questions techniques, elle estima que l'honneur de la France lui imposait le devoir de provoquer la réunion d'une conférence internationale en vue d'adopter une législation nouvelle.

Mais les compagnies de navigation étaient résolument hostiles à certains de ces vœux, surtout à ceux qui préconisaient l'adoption de routes fixes et la limitation effective des vitesses dans la brume. Elles intervinrent auprès du Ministre de la Marine, qui rejeta en bloc toute idée de réforme : « les règles internationales appliquées actuellement, déclara-t-il, paraissent, dans l'esprit des autorités maritimes compétentes, suffire complètement aux besoins de la navigation ».

De nombreux amiraux, cependant, à qui le Commandant Riondel avait communiqué ses dossiers, l'approuvaient chaudement et l'encourageaient à poursuivre sa campagne. Inlassable, il avait aussi envoyé cette documentation aux gouvernements de toutes les nations maritimes par l'intermédiaire de leurs ambassadeurs à Paris, et obtenu des réponses de banale politesse, sauf une : celle des Etats-Unis.

Le Chef du Bureau of Navigation de Washington, en le remerciant de son envoi, manifesta le plus grand intérêt pour ses propositions et ajouta : « je veux vous prévenir - en particulier - que nous allons avoir probablement, à Washington une conférence à laquelle on demandera d'examiner les questions qui se rapportent à l'abordage maritime ».

Le gouvernement américain prenait donc l'initiative que le Commandant Riondel avait voulu réserver à la France. Mais le

but était atteint. La conférence se réunit à Washington le 10 octobre 1889. Dix-neuf nations y étaient représentées. Les débats parfois agités, durèrent deux mois et demi et aboutirent à un projet de convention qui ne donnait pas beaucoup de satisfactions au Commandant Riondel. Car la plupart des questions qu'il soulevait avaient été écartées. Il avait eu gain de cause, cependant, sur deux points : l'obligation d'indiquer sa manœuvre par signaux phoniques et de stopper quand, dans la brume, on entend un sifflet ou une cloche sur l'avant du travers. Il ne devait d'ailleurs pas renoncer à faire prévaloir ses vues, mais il allait concentrer ses efforts sur un sujet plus particulier : la sécurité des pêcheurs de Terre-Neuve.

Quand, en 1880, il avait demandé à la Chambre de Commerce de Granville son patronage pour une conférence sur les abordages en mer, le président de cette Compagnie le lui avait immédiatement accordé, la marine granvillaise étant spécialement intéressée à voir diminuer les risques de collision : dans les dernières campagnes de pêche, elle avait perdu le Georges et Jeanne, la Marie, le Saint-Pair, le Michel-Emile. Tous coulés sur les bancs de Terre-Neuve avec la plus grande partie de leurs équipages, de jour ou de nuit, par abordage de paquebots ou de vapeurs. Une vive émotion s'était à bon droit emparée de la population de Granville.

Pour empêcher la répétition de pareils sinistres, la Chambre de Commerce croyait avoir trouvé un moyen, et elle demandait au Commandant Riondel de s'associer à elle pour le faire adopter : elle proposait qu'il fut interdit aux navires à vapeur de traverser les bancs pendant la saison de pêche, c'est-à-dire du 1^o avril au 15 octobre.

Cette proposition correspondait trop bien aux idées du Commandant Riondel pour qu'il ne la soutînt pas avec énergie. A toutes les conférences qu'il fit par la suite, son thème principal fut désormais ce qu'il appela la « neutralisation » des Bancs de Terre-Neuve. Dans les ports et à Paris, il en fit voter le principe par des auditoires enthousiastes. Il écrivit dans le même sens aux députés et sénateurs des départements côtiers, aux amiraux, aux Sociétés de géographie, à des experts Français et étrangers, et en reçut des approbations unanimes, parfois motivées en termes énergiques.

Il faut se rappeler qu'en ce temps-là, les bateaux employés à la grande pêche étaient bien plus nombreux qu'aujourd'hui, Granville envoyait sur les Bancs, chaque année, 40 trois-mâts, Fécamp 50, Saint-Malo et Saint-Servan 40, d'autres ports une trentaine ; il y avait en outre 340 goélettes armées en France ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, soit un total de 500 navires français montés par 9.000 marins. Les Anglais, les Américains et les Portugais en avaient plus de 700 avec 12.000 marins. Tous ces bateaux pratiquaient la pêche aux cordes, mouillant sur les Bancs et envoyant des doris tendre leurs lignes autour d'eux. Dans les brumes si fréquentes en été, c'eût été un miracle si, de temps en temps, un des cent cinquante paquebots qui traversaient cette zone n'avait heurté l'une de ces coques immobiles dont le son grêle d'une cloche indiquait seul la position. Et le péril augmentait chaque année avec la vitesse des transatlantiques, qui

croyaient faire assez en réduisant leur allure d'un ou deux nœuds quand la visibilité devenait tout à fait mauvaise.

Si le monde des marins était tout entier avec le Commandant Riondel, sa campagne ne réussissait pas à vaincre la résistance des Compagnies de navigation pour qui la réduction de temps des traversées était le sujet d'une ardente compétition et qui d'ailleurs estimaient le risque minime. En fait, après la série noire de 1880. Deux ans pleins s'écoulèrent sans nouveau sinistre. Mais, le 5 octobre 1888, le Medellin, trois-mâts granvillais qui venait de prendre la route de France avec son chargement de morues, fut abordé et coupé en deux par le paquebot anglais The Queen; des vingt-quatre hommes de son équipage, trois seulement purent être sauvés.

L'indignation fut grande, et pas seulement chez les marins Français. La presse des Etats-Unis s'y associa, non sans véhémence, qualifiant cet abordage d'assassinat en haute mer (murder on the high seas). « Il est étrange, dit l' « Evening Sun » de New-York, que les capitaines de paquebots, qui savent que leur devoir est de se déranger pour les voiliers, se montrent les navigateurs les plus insoucians et les plus arrogants que l'Océan ait jamais portés. »

Sentant que l'opinion publique commençait à s'émouvoir, la Compagnie Générale Transatlantique chercha un terrain d'entente. Elle crut l'avoir trouvé dans une proposition que son président, M. Eugène Péreire adressa au Commandant Riondel.

Il faisait remarquer d'abord que pendant la saison de pêche, les paquebots de sa compagnie (ainsi d'ailleurs que la plupart des étrangers) ne traversaient les bancs de Terre-Neuve que d'Est en Ouest, et passaient au Sud dans leur voyage de retour. Il était heureux de constater que « la Compagnie Générale Transatlantique n'avait jusqu'à ce jour aucun sinistre à déplorer dans ces parages fréquentés ». Cependant pour « concilier tous les intérêts », il suggérait une solution : « Ne pourrait-on, sur le ligne de Terre-Neuve et dans la direction du N.E. au S.O., neutraliser une zone de 30 milles environ de large sur 150 milles de long et réservée uniquement aux vapeurs ? »

L'idée était ingénieuse. Pour assurer leur sécurité, les pêcheurs n'avaient qu'à laisser le champ libre aux bâtiments à vapeur. Mais n'eussent-ils pas été plus tranquilles encore en restant chez eux ?

En pêche

C'est un an après que se réunit la Conférence de Washington. Aux vœux énumérés plus haut, le Commandant Riondel en avait joint un pour la neutralisation des Bancs. Mais bien que ce vœu eût recueilli l'approbation du Bureau Hydrographique des Etats-Unis et de l'Académie Navale d'Annapolis, il ne fut pas adopté. Aucune délégation officielle ne le soutenait et celle de la Grande-Bretagne s'y opposait même formellement. Toutefois, la Conférence « recommanda », au nom de l'humanité, à toutes les compagnies de navigation de s'entendre entre elles : 1° pour suivre à

travers l'Atlantique un itinéraire fixe et connu ; 2° pour éviter autant que possible les Bancs de Terre-Neuve pendant la saison de pêche.

Cette invitation toute platonique resta naturellement lettre morte. L'idée, du moins, était lancée et on ne l'étoufferait plus.

L'année 1889 s'est passée sans qu'aucune perte de bâtiment pêcheur puisse être attribuée avec certitude à une collision, bien que certains, portés « disparus sans nouvelles », aient peut-être été victimes d'accidents de ce genre. Mais, le 8 juin 1890, la Bayonnaise est coulée par le paquebot Illioso ; le 27 juillet suivant, le Christophe-Colomb par le paquebot Obdam ; en 1891, la Landaise, l'Angéline, l'Auguste-Léontine par des vapeurs ; en 1892, le Pierre-Antoine ; en 1893, le Noël-Henri et le François : tous, avec une grande partie de leurs équipages.

Chaque sinistre fournit un nouvel argument au Commandant Riondel qui, infatigable, poursuit sa campagne, écrivant et faisant visite aux ministres, prenant la parole aux congrès, provoquant des interventions de syndicats (celui des capitaines au long cours de Marseille se montre particulièrement empressé à le soutenir). Il obtient l'appui très actif de plusieurs députés : l'Amiral Vallon, le Marquis de la Ferronnays, M. Peytral, vice-président de la Chambre. Il s'adresse directement au Président de la Compagnie Générale Transatlantique : « Je fais appel, lui écrit-il, aux sentiments humanitaires et patriotiques de votre Compagnie... Pendant plusieurs mois de l'année, les paquebots passent au Sud du Banc de Terre-Neuve, afin d'éviter les glaces flottantes qui menacent leur sécurité. Pourquoi donc traversent-ils, pendant les autres mois, la flotte des pêcheurs ? »

Et il ajoute cet avertissement : « Au prochain sinistre » le cri d'indignation sera général ; il mettra un terme, de gré ou de force, à cette intolérable situation ».

Mais la Compagnie ne cède pas. Dans une lettre au Ministre du Commerce, le 20 mai 1891, son président pose ses conditions : « Pour passer par le Sud de Terre-Neuve, nous devons faire, sauf rectification, 75 milles de plus. Il n'est que juste, si l'on veut nous imposer ce supplément de parcours, qu'on en tienne compte dans le calcul de la formule » (il s'agit de la subvention pour transport du courrier). « De plus, il ne faut pas que nous perdions le bénéfice de la prime à laquelle nous avons droit en cas d'avance. Si l'administration des Postes veut faire ce sacrifice, nous passerons par le Sud de Terre-Neuve. Sinon, je n'ai ni le droit ni le pouvoir de déchirer le cahier des charges et d'imposer aux actionnaires de notre Compagnie une perle importante, alors surtout que nous n'avons jamais occasionné de sinistre et que nous prenons toutes les précautions pour ne pas avoir à en déplorer ».

Or le Commandant Riondel, correspondant - toujours sur le même sujet - avec le Directeur Général des Postes, apprend vers la même époque que cette administration paie à la Compagnie Générale Transatlantique un supplément de subvention pour détour de 57 milles destiné à éviter les

glaces flottantes. Ce supplément est payé pendant sept mois de l'année, du 1^o janvier au 1^o août, pour les traversées d'aller et de retour, alors qu'à l'aller les paquebots passent toujours sur les Bancs afin de ne pas être retardés par le courant du Gulf Stream qui au contraire leur est favorable, au Sud, dans le sens Ouest-Est.

C'est à la suite de cette constatation que le Président de la Compagnie prescrit à ses capitaines d'éviter autant que possible » le Banc de Terre-Neuve. Recevant peu après le Commandant Riondel, au début de 1892, il lui déclare qu'il a atteint ainsi la limite de ses conceptions humanitaires.

Mais pratiquement rien n'est changé et, le 17 juin 1894, le paquebot Touraine, traversant le Grand Banc à 16 noeuds, dans une brume intense, coule le Sully, de Fécamp, dont l'équipage est recueilli par le Bayard, du même port, qui se trouvait heureusement dans le voisinage. Circonstance aggravante, le paquebot a poursuivi sa course comme si rien ne s'était passé, son journal ni son rapport de mer ne font aucune mention de l'événement. Cependant il a deux ailes d'hélice brisées, une légère voie d'eau, deux hublots arrachés, et doit passer en cale sèche pour réparer ces avaries. Il faut bien avouer, et le tribunal maritime du Havre condamne le capitaine à un mois de prison, 1000 francs d'amende et un mois de privation de commandement.

La série n'est pas close, un mois après le Sully, c'est l'Antilope qui est coulée par le paquebot anglais Majestic.

Justement, le huitième congrès de sauvetage se réunit à Saint-Malo. Le Commandant Riondel y intervient avec fougue et fait voter d'enthousiasme un vœu demandant, puisque les Compagnies de navigation s'obstinent à traverser les Bancs, que le Gouvernement provoque la réunion d'une conférence internationale pour interdire aux vapeurs d'y passer pendant la saison de pêche.

Six mois plus tard, à Fécamp, dans une grande manifestation organisée par la municipalité et la Chambre de Commerce, il obtient le même succès et fait acclamer le même vœu.

Le Gouvernement, bien que favorable à l'idée de « neutralisation » des Bancs, ne croit pas opportun de prendre l'initiative demandée. Mais sans doute agit-il officieusement, soutenu par les députés des ports (M. Delaunay, du Havre, M. Riotteau, de Granville, d'autres encore), car en 1898, enfin, la Compagnie Générale Transatlantique prend la décision tant attendue : du 15 avril au 15 octobre, ses paquebots ne passeront plus sur les Bancs de Terre-Neuve.

C'est une victoire, et le Commandant Riondel a plus que personne le droit de s'en réjouir, pour y avoir si obstinément et si puissamment contribué.

Il aurait fallu qu'il vécut un siècle (il mourut en 1914) pour voir le triomphe définitif de la cause qui lui était si chère. Car, après la conférence de 1911, suscitée par la catastrophe du Titanic et que la guerre empêcha

d'aboutir, c'est seulement à celle de 1929 que lui adoptée la résolution suivante :

« Les gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires, ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inciter les armateurs de tous les navires à destination ou en provenance des ports des Etats-Unis, en passant au voisinage du Grand Banc de Terre-Neuve, à éviter autant que possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre-Neuve, au Nord du 43° degré de latitude Nord...

« L'administration qui dirige le service de surveillance des glaces est invitée à signaler tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière, ou qui traverse les lieux de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche... »

Comme il arrive souvent, la décision était trop tardive : la transformation des procédés de pêche lui ôtait une grande partie de son intérêt. Les grands chalutiers qui travaillent aujourd'hui à Terre-neuve ne sont pas inertes, et leur sifflet s'entend mieux que la cloche des voiliers. Cependant des navires portugais pratiquent encore la pêche au doris, et la convention de 1929 les met à l'abri d'un danger redoutable pour leurs devanciers.

Les collisions, néanmoins, resteront nombreuses .sur toutes les mers: les statistiques du Lloyd en relèvent, dans ces dernières années, au moins quatre par jour en moyenne. Tout le monde s'accorde à penser que le règlement destiné à prévenir les abordages a besoin d'être perfectionné.

Mais de quelle manière ? La dernière Conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer a encore discuté en 1946 la fixation de routes précises pour les divers itinéraires, l'émission de signaux phoniques indiquant le cap tenu en temps de brume, la limitation effective de la vitesse dans le même cas. C'est l'honneur du Commandant Riodel d'avoir non seulement lutté pour la sécurité des pêcheurs, mais posé nettement devant l'opinion maritime ces questions plus générales, approfondi leur discussion, proposé des solutions qui, aujourd'hui même, trouvent des partisans convaincus. Les marins doivent se souvenir de lui : nul n'a été plus ardent ni plus désintéressé à les défendre d'un des principaux dangers de leur métier (1).

Thomazi,

Capitaine de Vaisseau (e.r.)

1) L'académie de Marine a consacré une séance, le 19 juin dernier, à célébrer sa mémoire, et la ville de Fécamp vient de donner son nom à une rue.